LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Taschenbuch

der

Eisenbahnen,

Univ. of Ill. Library
53
1865

von

Chr. Dehn.

Nebst einer Eisenbahnkarte.

Hamburg.
Robert Kittler.
1843.

K.a.7. 6/= Car. 11-247.

Die

Europäischen Eisenbahnen.

Die

Europäischen, insbesondere die Deutschen

Eisenbahnen,

nach Länge, Fahrzeit, Baukosten, Fahrpreisen und baulichen Merkwürdigkeiten.

Ein Taschenbuch

für Reisende und Nichtreisende

von

Chr. Dehn.

Nebst einer Eisenbahnkarte.

Hamburg,
Robert Kittler.
1843.

Inhaltsverzeichniß.

General 18Ap33 Grafton

832646

Seite

Vorbemerkungen.

Eisenbahnen sind parallel neben einander fortlaufende, 3 Fuß 8 Zoll bis 4 Fuß 8 Zoll von einader entfernt liegende Geleisebäume (Rails) oder Schienen von Eisen mit Unterlagen von Stein oder Holz, auf welchen eigends dazu eingerichtete Wagen in beliebiger Schnelligkeit, durch Pferde oder Dampfkraft fortbewegt werden. Die Räder der auf diesen Schienen fahrenden Wagen werden entweder durch einen erhöheten Rand an den Schienen, oder durch einen solchen an den Rädern, welche auf diese Weise die Schienen umfassen, festgehalten. Als Bewegungsmittel bedient man sich in der Regel

einer Locomotive, welche eigentlich eine auf Rädern stehende Dampfmaschine ist, deren Kraft auf die Räder wirkt. Unmittelbar hinter der Locomotive befindet sich der durch eine offene Brücke mit derselben verbundene Kohlenwagen, worauf dann die Personenwagen oder besser, zur Verminderung der Gefahr, die zur Fortschaffung von Gepäck und Waaren dienenden Transportwagen folgen. In der Regel wird, besonders seit dem Unglück auf der Paris-Versailler Eisenbahn des linken Seineufers am 5. Mai 1842, wo wegen der Größe des Zuges eine Locomotive nachschob und in Folge des Zerbrechens eines Rades gegen 100 Personen getödtet oder gefährlich verletzt wurden, nur eine Locomotive angewendet; auch sind seit jenem Ereigniß fast auf allen Bahnen die Wagenthüren, welche früher verschlossen gehalten wurden, von innen zu öffnen. In Gegenden, wo das Terrain die Anwendung von Locomotiven nicht gestattet, wie z. B. in Deutschland zwischen Düsseldorf und Elberfeld, bedient man sich stehender Dampfmaschinen, welche die Wagen an langen Seilen in die Höhe ziehen. Die ge-

wöhnliche Schnelligkeit mit welcher gefahren wird ist 5 deutsche Meilen in der Stunde; doch hängt dieselbe theils von dem Willen des Locomotivführers, theils von den Krümmungen der Bahn und andern zufälligen Umständen ab. (Vgl. unten England.) Vorzüge der Eisenbahnen vor den gewöhnlichen Beförderungsmittel sind also Schnelligkeit, Bequemlichkeit. (In Amerika und England giebt es ganze Wagenabtheilungen mit Betten u. dgl.) Sicherheit (von den 6 Mill. Menschen, welche im Jahre 1842 auf den deutschen Eisenbahnen fuhren, wurden verhältnißmäßig nur sehr wenige getödtet oder verletzt) und Kostenersparniß.

Ihren Ursprung sollen die Eisenbahnen in den deutschen Bergwerken haben, von wo sie nach England verpflanzt wurden und bereits 1676, zum Kohlentransporte bei Newcastle am Tyne benutzt wurden. Erst seit 1825, nach Erbauung der Stockton- und Darlington-Eisenbahn, wurden sie auch zum Transport von Reisenden angewendet und, nach Erbauung der Manchester-Liverpooler Bahn, als das beste Förderungsmittel des Verkehrs erkannt. Seit

jener Zeit vermehrten sich besonders in England die Schienenwege; doch haben auch fast alle übrigen Europäischen Staaten mehr oder weniger für die Anlegung derselben gethan. Für Deutschland wird sich der Nutzen der Eisenbahnen erst alsdann vollständig herausstellen, wenn dasselbe nach allen Richtungen davon durchzogen ist, so daß alle Punkte des Binnenlandes mit dem Meere oder mit den in dasselbe führenden schiffbaren Flüssen in Verbindung stehen. Deutschland würde, wenn alle projectirten Bahnen zu Stande kämen, somit von einem Eisenbahnnetze umgürtet sein, das sich in 4 Hauptrichtungen theilte, und zwar 1) vom Kanal her (Belgien) und an der Nordsee (Niederlande) über Frankfurt a. M. bis nach der Schweiz und Italien (Bodensee); 2) von der Nordsee (Bremen und Hamburg) über Braunschweig, Berlin, Magdeburg und Leipzig nach Süddeutschland (von Leipzig aus durch Baiern nach der Schweiz und südostwärts über Dresden, Prag und Wien nach Triest); 3) von der Ostsee (Wismar, Stettin) über Berlin und Breslau bis an die polnische Grenze und über Frankfurt und Königsberg

bis an die Russische Grenze; und 4) von West nach Ost durch die Binnenländer, vom Rhein durch Hessen, Thüringen, Sachsen und Schlesien, nach Mähren und von da weiter nach Polen und Oesterreich. Daneben würden sich kreuzweis wieder Belgien und der Kanal mittelst der Rhein-Weser-Bahn mit der Nordsee (sowohl bis Bremen als bis Hamburg), die Ostsee mit letzterer vermittelst der Wismar-Berlin-Hamburger Bahn und über Magdeburg oder Hannover mit dem Rhein und den Niederlanden; das adriatische Meer über Wien, Linz, Baiern mit dem Rhein, und über Prag, Leipzig, Thüringen mit der Weser und den Niederlanden u. s. w. verbinden.

Die folgenden Blätter haben nun den Zweck, eine möglichst genaue Uebersicht der Europäischen Eisenbahnen, wie dieselben zu Ende des Jahres 1842. vorhanden waren, zu geben; doch kann der Verfasser, welcher Alles, was ihm für seinen Zweck Taugliches unter die Augen gekommen ist, möglichst benutzt und verglichen hat, für die Richtigkeit der angegebenen Zahlen nur so weit einstehen, als dies bei einer derartigen Zusam-

menstellung überhaupt möglich ist. Berichtigungen, Zusätze und Belehrungen wird die Verlagshandlung daher dankbarlichst entgegennehmen, und sollen dieselben bei einer etwanigen 2ten Auflage bestens benutzt werden.

Schwerin, im März 1843.

Allgemeine Verhaltungsregeln.

1) Jeder Reisende muß mit einem Passe, oder mit einer Legitimationskarte versehen sein.

2) Die beim Empfange genau zu prüfenden Fahrbillets, sind entweder am Tage vor der Abfahrt in den Aufnahme-Bureaus, oder am Fahrtage selbst, $\frac{1}{2}$ Stunde vor der Abfahrt, an der Kasse zu lösen.

3) Die Reisenden haben sich $\frac{1}{4}$ Stunde vor der zur Abfahrt angesetzten Zeit im Bahnhofe einzufinden, und haben dieselben, bei etwaniger Verspätung, keine Entschädigung zu erwarten.

4) Die Fahrkarten sind aufzubewahren und erst auf der letzten Station an den Conducteur abzugeben.

5) Die respectiven Plätze sind beim ersten Glockenzuge einzunehmen, und ist an den Anhalt-Stationen, so selten wie möglich, auszusteigen.

6) Das Tabackrauchen ist in den Wagen erster Klasse gar nicht, und in den Wagen der übrigen Klassen, in der Regel nur unter Genehmigung der Mitfahrenden erlaubt.

7) Es ist mit Lebensgefahr verbunden, noch Versuche zum Einsteigen zu machen, sobald der Zug sich in Bewegung gesetzt hat; auch sind die Wagen nur an den von den Schaffnern geöffneten Seiten zu besteigen.

8) Es ist, weil mit Gefahr verbunden, verboten, sich aus den Wagen und an die Wagenthür zu lehnen, und in den Waggons aufzustehen.

9) Das Gepäck ist längstens eine Stunde vor der Abfahrt aufzugeben, und längstens 24 Stunden nach der Ankunft in Empfang zu nehmen. Die Directionen haften entweder gar nicht, oder nur bis zu einem geringen Werthe für dasselbe; doch kann eine Garantie nebst Empfangschein, durch eine geringe Vergütigung meistens erlangt werden.

10) Es ist den Unterbeamten in der Regel strenge verboten, Geschenke anzunehmen, und liegen meistens auf den Stationen Beschwerdebücher vor.

11) Ein Obersitz ist nur am Tage bei sehr günstiger Witterung zu wählen, auch hat man sich überall mit warmer Kleidung zu versehen.

12) Die etwanige Ueberfracht, muß vor der Abreise bezahlt werden.

Eisenbahnen.

I. Deutschland.

Nachdem bis zum Jahre 1835, außer einigen unbedeutenden Anlagen zwischen Malapone und Gleiwitz in Schlesien, bei Freiberg im Sächsischen Erzgebirge und in den Rheinlanden, in Deutschland nur die Bahnen von Budweis nach Linz und von Prag nach Lana existirten, wurde der Hauptimpuls zur Erbauung deutscher Eisenbahnen vom Nord-Amerikanischen Consul List in Leipzig gegeben und Leipzig als Mittelpunkt eines deutschen Eisenbahnsystems vorgeschlagen, was es zum Theil auch geworden ist. Fast sämmtliche, bis zu Ende des Jahres 1842 in Deutschland erbauete und im Bau begriffene Eisenbahnen sind Privatunternehmungen und nur in einigen Ländern haben sich in neuerer Zeit die Regierungen durch Uebernehmung von Actien oder durch Garantirung eines bestimmten Zinsfußes (2½—3½ pCt.) für dieselben interessirt. Gebauet und dem Verkehr

übergeben waren bis zu demselben Zeitpunkte auf 22 Bahnen = 211 1/5 Meilen, welche zusammen einen Kostenaufwand von ungefähr 78,850,000 fl. Rhein. oder circa 45,000,000 Rthlr. Pr. Cour. verursacht haben. Zusammenhängende Systeme bilden davon 80 Meilen im Norden, nämlich in Preußen, Sachsen, Sachsen-Altenburg und Anhalt, zu 7 verschiedenen Bahnen gehörig, und 50 Meilen in Oesterreich, zu 2 Bahnen gehörig. Im Bau begriffen waren zu Anfang des Jahres 1843 vierzehn Bahnen, welche, mit Ausschluß der bereits 1842 eröffneten Strecken, 209 Meilen ausmachen und circa 40,000,000 Rthlr. kosten werden. Von diesen 209 Meilen steht für das Jahr 1843 die Eröffnung von etwa 66 Meilen in Aussicht und zwar von Olmütz nach Hohenstadt in Mähren, von Angermünde bis Stettin, eine Strecke zwischen Hannover und Braunschweig, von Wolfenbüttel nach Magdeburg, mit der Zweigbahn nach Halberstadt, von Heidelberg nach Karlsruhe, von Brieg nach Oppeln, von Breslau bis Schweidnitz und Freiburg, von Aachen bis nach der Belgischen Grenze, von Bonn bis Köln, von Altenburg bis Werdau. Projectirt und zum Theil bereits concessionirt dürften im Ganzen etwa noch 550—600 Meilen sein, welche zusammen 150,000,000 Rthl. kosten möchten, so daß, wenn alle diese Bahnen zu Stande kämen, Deutschland von einem Eisenbahnnetze von beinahe 1000 Meilen Länge durchzogen wäre, dessen Herstellung die Summe von

250,000,000 Rthlr. erfordern würde. Die Personenfahrpreise sind im Durchschnitt pro Meile $7\frac{5}{14}$, $9\frac{4}{7}$, $12\frac{4}{7}$ und $20\frac{2}{7}$ Xr. und zwar auf der Taunusbahn 10, 15, 20, 30 Xr., Kaiser Ferdinands Nordbahn 6, 10, 15, 24 Xr., Augsburg-Münchener $7\frac{1}{2}$, $12\frac{1}{2}$, 15, 20 Xr., Köln-Aachener 8, 12, 20 Xr., Leipzig-Dresdener 9, $13\frac{1}{7}$, 18 Xr., Magdeburg-Leipziger $7\frac{1}{2}$, 12, 18 Xr., Nürnberg-Fürther 5, $7\frac{1}{2}$, 10 Xr. Sämmtliche fahrbare Bahnen von $211\frac{1}{5}$ Meilen Länge würde man nach den unten folgenden Fahrpreisen für die geringe Summe von circa 16 ℛ, 29 ℛ und 39 ℛ Pr. Cour. zurücklegen können. In Deutschland wurden im Jahre 1842 $36\frac{5}{8}$ Meilen, in Belgien gegen 12, in Holland $3\frac{3}{4}$, in Frankreich $3\frac{1}{2}$, in Italien 6, in Großbrittanien und Irland 35, demnach in ganz Europa 97 Meilen Eisenbahn eröffnet.

A. Fertige Bahnen.

1. Berlin-Anhaltsche Bahn.

Sie hat eine Länge von $19\frac{3}{4}$ Meilen und wurde bei einem Kostenaufwande von 4,200,000 ℛ am 1. September 1840 theilweise, in ihrer ganzen Länge dagegen am 10. September 1841 eröffnet. Die Fahrt wird von Berlin nach Köthen in $4\frac{1}{2}$—5, von Berlin nach Dresden in 12 und von Berlin nach Magdeburg in 9–10 Stun-

den zurückgelegt. Die Bahn geht in der Mitte zwischen dem Halle'schen und Potsdamer Thor von Berlin bei Giesendorf, welches zur Rechten bleibt, östlich von Teltow bei Neubeeren vorbei, läßt Osdorf, Heinersdorf, Groß- und Kleinbeeren ($2\frac{1}{2}$ M.), Ludwigsfelde ($3\frac{1}{4}$ M.), Kerzendorf, Kleinschulzendorf, Neuendorf und Woltersdorf links, dagegen Ruhlsdorf, Thyrow, Trebbin und Liebatz rechts liegen und erreicht dann Luckenwalde an der Ruthe. Von hier führt sie durch den Zinnaer Forst an Kiendarre, Grüna und Zinna vorüber, läßt dieselben, wie Jüterbogk, Nieder-Görsdorf, Wölmsdorf rechts, Seehausen links, Kaltenborn und Blöhnsdorf dagegen rechts liegen. Sodann passirt sie, etwa 2 Meilen von Treuenbrizen Mellnsdorf, läßt Klebitz, Rahnsdorf und Absdorf zur Rechten, Zahna, Bültzig, Wiesig und Lobetz zur Linken und erreicht Wittenberg. Nördlich von dieser Stadt und längs der sich zur Linken schlängelnden Elbe gelangt die Bahn hinter Apollensdorf in's Anhalt-Bernburgische Gebiet und führt dann über Griebau, Koswig welches links an der Elbe bleibt, neben den Dörfern Zieko, Düben, Luko (zur Rechten), Buro und Klieken in's Anhalt-Köthen'sche Gebiet zur Stadt Roslau, worauf sie auf der 721 Fuß langen Brücke über die Elbe geht und in das Anhalt-Dessau'sche Gebiet nach Dessau gelangt und endlich, die

schönen Gegenden von Ziebigk, Klein- und Groß-Kühnau, Alten und Mogiskau vorüber, die Preußische Grenze bei Aken streifend, wiederum in's Anhalt-Köthen'sche Gebiet kömmt und neben den Dörfern Osternienburg, Trebbichau, Pisdorf, Elsdorf (zur Rechten) Wurflau, Marzin, Zähringen, Porst und Klepzig (zur Linken) bei Köthen in die Magdeburg-Leipziger Bahn einmündet. Stationen bilden die Städte Berlin, Trebbin ($4\frac{1}{2}$ M.), Luckenwalde ($6\frac{1}{2}$ M.), Jüterbogk ($8\frac{1}{4}$ M.), Zahna ($10\frac{3}{4}$ M.), Wittenberg ($12\frac{1}{2}$ M.), Coswig (14 M.), Roslau ($16\frac{1}{4}$ M.), Dessau (17 M.), und Köthen. Die Abfahrtsstunden sind im Sommer: 1) auf dem Course von Berlin nach Köthen (Anschluß an die Magdeburg-Leipziger Bahn) um $7\frac{1}{2}$ Uhr Morgens und $12\frac{3}{4}$ Uhr Mittags; 2) von Köthen nach Berlin um 8 Uhr Morgens und 1 Uhr Mittags; im Winter: von Berlin um 10 Uhr Vormittags, von Köthen um 9 Uhr Vormittags. Die Abfahrt von Köthen findet um $4\frac{3}{4}$ Uhr Nachmittags, die Ankunft in Magdeburg $6\frac{1}{4}$ und in Leipzig $7\frac{1}{4}$ Uhr Abends statt. Außerdem können noch Personen mit den Güterzügen in **II.** und **III.** Wagenklasse um 3 Uhr Nachmittags — $8\frac{1}{4}$ Uhr Morgens befördert werden. Die Preise sind: von Berlin nach Wittenberg 1 ₰ 2 Sgr., 1 ₰ 22 Sgr., 2 ₰ 20 Sgr.; von Berlin nach Dessau 1 ₰ 14 Sgr., 2 ₰ 10 Sgr., 3 ₰ 15 Sgr.,

von Berlin nach Köthen 1 ℛ︀ 20 Sgr., 2 ℛ︀ 20 Sgr., 4 ℛ︀; von Berlin nach Magdeburg 2 ℛ︀, 3 ℛ︀ 5 Sgr., 4 ℛ︀ 20 Sgr.; von Berlin nach Leipzig 2 ℛ︀ 10 Sgr., 3 ℛ︀ 20 Sgr., 5 ℛ︀ 15 Sgr. An Gepäck sind 40 ℔ frei; Ueberfracht kostet pro Meile bis zu 1 Centner 10 ₰. Die Einnahme betrug im Jahre 1842 402,705 ℛ︀ 19 Sgr. Befördert wurden 318,659 Personen. Die Actien standen am 31. Decbr. 1842 zu 107½.

2. Berlin-Frankfurter a/O. Bahn.

Der Bau derselben wurde am 11. Juni 1841 begonnen; die Eröffnung fand am 20. Octob. 1842 statt. Die Bahn hat eine Länge von etwas über 10½ Meilen, deren Herstellung zwischen 2½ bis 2¾ Millionen Thaler kostete. Zwischenstationen sind Köpenick und Fürstenwalde, Anhaltspunkte Erkner, Hangelsberg und Jacobsdorf. Die Abfahrt findet im Sommer von Berlin um 6½ Uhr Morgens und 6½ Uhr Abends, von Frankfurt dagegen um 6 Uhr 45 Minuten Morgens und 7 Uhr Abends statt. Die Fahrzeit beträgt 2¾ Stunden. Die Fahrpreise sind: 25 Sgr., 1 ℛ︀ 15 Sgr. und 2 ℛ︀ 10 Sgr.; von Berlin bis Köpenick 2½, 5, 7 Sgr. Die Bahngesetze sind in den Büreaus für 1 Sgr. zu haben. Die Actien standen am 31. Decbr. 1842 auf 100⅝. Das Anlagecapital betrug 2,800,000 ℛ︀.

3. Berlin-Angermünder (Stettiner) Bahn.

Dieselbe wurde am 3. Aug. 1840 begonnen, am 30. Juli 1842 bis Neustadt-Eberswalde (6 Meil.) und am 16. Novbr. 1842 bis Angermünde ($9\frac{1}{2}$ Meilen) eröffnet. Stationen sind Bernau, Neustadt-Eberswalde und Angermünde; von da ab Passow, Tantow und Stettin. Der Stettiner Bahnhof liegt innerhalb der Festungswerke, nahe der Oder. Die Bahn schneidet die Berlin-Stettiner Chaussee zwischen Chorin und Serwest vor Angermünde und bei Schüne; die Berlin-Prenzlauer Straße bei Pankow; die Straße von Angermünde nach Prenzlau bei Kerkow. Von Flüssen werden die Panke, Finow, Welse u. s. w. passirt. Die Abfahrtsstunden sind: aus Angermünde 6 Uhr 30 Minuten Vormittags und 2 Uhr 30 Minuten Nachmittags; aus Berlin 10 Uhr Vormittags und 6 Uhr 30 Minuten Nachmittags. Die Fahrzeit beträgt 2 Stunden 15 Minuten. Die Fahrpreise sind: (pr. Station $7\frac{1}{2}$, $12\frac{1}{2}$ und $17\frac{1}{2}$ Sgr.) zwischen Berlin und Angermünde $22\frac{1}{2}$ Sgr., 1 ℛ $7\frac{1}{2}$ Sgr. und 1 ℛ $22\frac{1}{2}$ Sgr.; für Kinder unter 12 Jahren (à Station 4, 7 und 10 Sgr.) 12 Sgr., 21 Sgr. und 1 ℛ. Kinder unter 2 Jahren zahlen nichts. Zwischen Berlin und Neustadt-Eberswalde, wo die Fahrzeit 1 Stunde 20 Minuten beträgt, normiren dagegen die Preise:

15, 25, 35 Sgr.; Kinder zahlen nur 8, 14, 20 Sgr. Für Lustfahrten an Sonn- und Festtagen beträgt der Preis in Wagen 2ter und 3ter Klasse für Hin- und Rückfahrt nur 1 ℛ 10 Sgr. und 20 Sgr. An Passagiergut sind 50 ℔ frei; für Ueberfracht wird pro Station von 3 Meilen für jede 25 ℔ 1 Sgr. bezahlt. Außer den gewöhnlichen Fahrten finden Mittwochs, Sonnabends und Sonntags Extrafahrten von Berlin 12½ Uhr und von Neustadt-Eberswalde um 5 Uhr 40 Minuten statt. — Vgl. unten Berlin-Stettiner Bahn.

4. Berlin-Potsdamer Bahn.

Sie hat eine Länge von 3½ Meilen, verursachte einen Kostenaufwand von 1, 378,000 Rthlr. und wurde am 30. October 1838 eröffnet. Sie passirt, die Chaussee, sowie die Havel und deren Seen nördlich lassend, 2 tiefe Einschnitte und 3 Brücken über die Arme der Ruthe, und befördert jährlich circa 650,000 bis 700,000 Personen. Die Fahrt, welche in der Regel täglich 6mal stattfindet, dauert 40—50 Minuten. Die Bahn geht vom Potsdamer Thor bei Berlin aus, läßt den Kreuzberg und das Tivoli zur Linken, das große Dorf Schöneberg zur Rechten, passirt dann 2 resp. 230 und 300 Fuß lange und resp. 33 und 28 Fuß tiefe Einschnitte vor Steglitz und gelangt dann durch 2 andere Einschnitte nach

Zehlendorf. Von hier geht sie durch den Machauer Wald über Kohlhasenbrück, dem alten Königsweg vorbei, nach Nowaweß, einem böhmischen Colonistendorfe, und dann über 3 Arme der Ruthe bis zur Teltower Brücke bei Potsdam. Anhaltspunkte sind: Steglitz, Zehlendorf, zur Machauer Haide und Kohlhasenbrück. Die Preise sind: 7½ Sgr., 12½ Sgr., 15 Sgr.; ein Oberplatz 12½ Sgr. An Reisegepäck sind 30 ℔ frei; Ueberfracht wird bis zu jedem 10ten Pfunde mit 1 Sgr. berechnet. Die Actien standen am 21. Decemb. 1842 zu 126¼.

5. Braunschweig-Harzburger Bahn.

Sie geht über Wolfenbüttel und Vienenburg, von wo eine 1¼ Meilen lange Zweigbahn nach Goslar im Bau ist, hat eine Länge von 5¾ Meilen und wurde von Braunschweig bis Wolfenbüttel (1¾ M.) am 28. Novbr. 1838, von Vienenburg bis Harzburg (¾ M.) im August 1840, und auf ihrer ganzen Länge am 31. October 1841 eröffnet. Die Bahn geht von Braunschweig ab längs der Ocker, die sie zweimal in der Nähe von Rüningen überschreitet, über Leiferde, Groß-Stöckheim und Wolfenbüttel und von hier nach Harzburg. Von Vienenburg bis Harzburg ist Pferdebahn; bergab laufen die Wagen von selbst. Die 1¾ M.

von Braunschweig nach Wolfenbüttel haben ca. 250,000 ℛ︎ gekostet. Die Preise zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel sind 2 Gr., 4 Gr., 6 Gr., zwischen Harzburg und Vienenburg 2 Gr. und 4 Gr.

6. Breslau-Oppeln'sche Bahn.

Sie bildet bei einer Länge von beinahe $10\frac{1}{2}$ M., einen Theil der Oberschlesischen Bahn (s. u.). und wurde am 21. Mai 1842 bis Ohlau und am 3. August 1843 bis Brieg eröffnet. Bis Oppeln am linken Ufer der Oder hinlaufend, läßt sie die Ortschaften Rothkretscham, Probatschim, Jungwitz, Leisewitz, Ohlau zur Linken, Rosenthal, Heyda zur Rechten, Brieg zur Linken, Brigisdorf zur Rechten, Paulau, Jägerndorf, Lossen zur Linken, Löwen, Rauske, Arnsdorf zur Rechten, Czopelwitz zur Linken, und Dambrau, Chroszyna, Müchinitz, Sinkowitz, Stephansdorf zur Rechten liegen. Bei Ohlau und Grüningen passirt sie die Chaussee und oberhalb Oppeln die Oder. Die Anschlagssumme war 1,500,000 ℛ︎. Die Fahrt findet täglich zweimal statt. Fahrpreise auf der $5\frac{1}{2}$ Meilen langen Strecke von Breslau bis Brieg sind: 9, 16 und 25 Sgr. Die Actien standen am 31. Decbr. 1842 auf $91\frac{1}{2}$. Die ganze Bahn sollte am 28. Mai 1843 eröffnet werden.

7. Budweis-Linz-Gmundener Bahn.

Sie ist die erste in Deutschland erbauete größere Bahn und hat von Budweis bis Linz eine Länge von 17 und von Linz bis Gmunden von 9 Meilen. Sie ist nur Pferdebahn und kostete von Budweis bis Linz 1,688,000 Fl.; von Linz, wo sie über die Donaubrücke geht, bis Gmunden, 450,000 Fl. Von Linz abwärts läuft sie zur Linken der Traun, welche sie bei Lambach überschreitet. Eine Strecke ist bereits 1828, die Fortsetzung bis Linz 1832, die Abtheilung nach Gmunden 1836 eröffnet. Oerter, welche die Bahn mehr oder weniger berührt, sind: Strodenitz, Steinkirchen, Welleschin, Nettrowitz, Kaplitz, Unter-Hayd, Kirschbaum, Reinbach, Abpfoltern, Freistadt, Neumarkt, Weitersdorf, Gallneukirch, Magdalenen, Ueberfahrt, Linz, Dyonysen, Sachsenburg, Neubau, Marchtrenk, Pernau, Eichenfeld, Wels, Lambach, Roitsani, Laaki, Gmunden am Traunsee. Hauptstation zwischen Budweis und Linz ist Kirschbaum; zwischen Linz und Gmunden sind es Wels und Lambach. Die Abfahrt von Budweis und Linz findet täglich um 5 Uhr Morgens, die von Linz und Gmunden um 6 Uhr Morgens und 1 Uhr Nachmittags statt. Die Fahrt dauert von Budweis bis Linz zwölf Stunden, von Linz bis Gmunden 5 Stunden. Die Fahrpreise sind von Budweis bis Linz 2 Fl.,

und 3 Fl.; von Linz bis Gmunden 48 Kr. und 1 Fl. 15 Kr. Conv. Münze.

8. Düsseldorf-Elberfelder Bahn.

Sie hat eine Länge von 3¾ Meilen und wurde bei einem Kostenaufwande von 1,620,000 ₰ am 20. December 1838 bis Erkrath, am 28. Mai 1841 bis Vohwinkel, und am 1. September 1841 in ihrer ganzen Länge eröffnet. Desgleichen wurde am 17. December 1842 von der Gesellschaft der Beschluß gefaßt, eine Zweigbahn für den Kohlentransport von Steele nach Vohwinkel zu bauen. Die Kosten sind auf 1 Million ₰ angeschlagen. Anhaltspunkte sind: Gerresheim, Erkrath, Hochdahl, Stehende Maschine, Obgruten, Vohwinkel. Bemerkenswerth sind die stehende Maschine zur Ersteigung des Gebirges bei Erkrath bei 1 auf 30 Fuß Steigung in einer Länge von ½ Stunde, eine Kettenbrücke für Fußgänger über die Bahn und der Viaduct von 5 Bogen bei 66 Fuß Höhe über das Wupperthal. Die Fahrt währt ¾ Stunde; die Personenpreise sind 10, 15 und 20 Sgr. Die Prioritäts-Actien standen am 31. December 1842 auf 94½. Zu dem 1½ Stunde von Elberfeld entfernten Solingen führt eine Zweigbahn von der Ruhr.

9. Hamburg-Bergedorfer Bahn.

Die Bahn läuft nordöstlich von der Elbe, längs den Vorstädten Ham und Horn und dem Dorfe Schiffbeck hin. Der Bau derselben wurde i. J. 1839 begonnen und kostete, bei $2\frac{1}{10}$ M. Länge, 1,500,000 ℳ Bco. (740,000 ₰ Pr. Cour.). Die Eröffnung geschah am 5. Mai 1842 während der großen Feuersbrunst dadurch, daß die Locomotive Sprützen aus Bergedorf nach Hamburg brachte und Abgebrannte nebst deren Effecten unentgeltlich nach Bergedorf schaffte. Der eigentliche Verkehr begann dagegen erst am 17. Mai. Die Fahrpreise sind: im Sommer 8, 12, 16 ß, Sonn- und Festtags 12, 20, 24 ß; für die Zeit vom 1. October bis zum 31. März normiren dagegen die Winterpreise: Sonn- und Festtags 8 ß, 12 ß, 1 ℳ; Wochentags 6 ß, 10 ß, 12 ß. Die Actien standen am 13. März 1843 auf 93. Die im Sommer Wochentags 5mal und Sonntags 6mal stattfindende Fahrt währt 25 Minuten und richtet sich nach der Thorsperre.

10. Köln-Aachener (Rheinische) Bahn.

Sie ist 9 Meilen lang und kostete von Köln bis Aachen 4,400,000 und incl. des Betriebscapitals 5,000,000 Rthlr., während die Verlänge-

rung von 2 Meilen bis zur belgischen Grenze, mit Zweigbahn nach Eupen, noch 1,600,000 ℛ︀ℱ︀ kosten und im Jahre 1843 bis Lüttich fertig sein soll. Zur Anlegung eines doppelten Geleises, so wie zur Erweiterung der Bahnhöfe wurden im Juni 1842 2,250,000 ℛ︀ℱ︀ bewilligt, auch wurde die Verlängerung der Bahn nach Minden ernstlich projectirt. Die erste Section von Düren bis Aachen wurde am 1. August 1839, die ganze Bahn von Köln bis Aachen im September 1841 eröffnet. Von Köln ausgehend, läßt die Bahn Nippes und Müngersdorf zur Rechten, Freimarsdorf zur Linken, passirt die Chaussee bei Groß-Königsdorf und geht dann zwischen Hennersdorf (Erft), Sindorf, Buir, Mannheim, Merzenich und Arnoldsweiler durch. Düren ganz dicht zur Linken lassend, passirt sie die Röhr und gelangt dann zur Linken von Langerwehe und Eschweiler, nahe an Dricksweiler und Gressenich vorüber, nördlich von Stollberg nach Aachen. Stationen sind in den Städten Köln, Horrem ($2\frac{1}{2}$ M.), Düren (5 M.), Eschweiler ($7\frac{1}{4}$ M.) und Aachen (9 M.). Bemerkenswerth sind ein vor Horrem 130 Fuß unter der Oberfläche des Viel belegener, 430 Ruthen langer Tunnel (kostete 800,000 ℛ︀ℱ︀), vor Aachen der Nirmer Tunnel und vor dem Aachener Bahnhofe der 70 Fuß hohe, 892 Fuß lange, von 15 kleinen und 20 großen Bogen getragene Viaduct des

Wurmthales. Die Dauer der Fahrt (um 8 Uhr Vor= und $3\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags von Köln; um $8\frac{1}{2}$ Uhr Vor= und $3\frac{3}{4}$ Uhr Nachmittags von Aachen) ist 3 Stunden. Vom 1. April an finden täglich 4 Fahrten von Köln nach Aachen, und eben so viele zurück, statt. Die Actien standen am 31. Decbr. 1842 auf $81\frac{1}{2}$, Obligat. $96\frac{1}{4}$. Die Preise sind 1 ℛ, $1\frac{1}{2}$ ℛ und 2 ℛ. An Gepäck sind 40 ℔ frei; für Uebergewicht wird à Meile 2 Sgr. pr. 100 ℔ bezahlt. Vgl. unten Aachen=Belgische Bahn.

11. Leipzig=Altenburger Bahn.

Dieselbe bildet einen Theil der Sächsisch=Baierischen Bahn, (s. u.) und wurde, nach einer am 6. September abgehaltenen Probefahrt, am 19. September 1842 eröffnet. Sie hat eine Länge von $5\frac{1}{4}$ Meilen, welche in 1 Stunde zurückgelegt werden. Die Fahrpreise von Leipzig bis Altenburg sind 16 Ngr., 26 Ngr., 1 ℛ 12 Ngr.; von und bis zur Zwischenstation Kieritsch die Hälfte. 50 ℔ Gepäck, für deren jedes 1 ℛ garantirt wird, sind frei. An Ueberfracht pro je 10 ℔ wird 1 Ngr bezahlt. Die Abfahrtsstunden sind: im Winter von Leipzig 9 Uhr Morgens und 4 Uhr Nachmittags; von Altenburg 7 Uhr Morgens und 2 Uhr Nachmitt.; im Sommer (vom 15. März an) von Leipzig um 8 und $11\frac{1}{2}$ Uhr Vormittags und 5 Uhr Nachmit=

tags; von Altenburg um 6 Uhr Vormittags und 1½ und 7 Uhr Nachmittags. Die Passagiere haben sich den, den Fahrbillets aufgedruckten Bestimmungen zu unterwerfen.

12. Leipzig-Dresdener Bahn.

Sie hat, bei doppeltem Geleise, eine Länge von 15½, mit ihrer Verlängerung bis zur Preußischen Grenze, wo sie die Magdeburg-Leipziger Bahn berührt, dagegen von 17 Meilen, und wurde bis Althen bei Leipzig im Mai 1837, auf ihrer ganzen Strecke aber im April 1839 eröffnet. Die Gesammtausgabe betrug 4,750,000 ℔ und mit der Magdeburger Zweigbahn, ungefähr 6,000,000 ℔. Als Fortsetzung der Magdeburg-Leipziger Bahn an der Preußischen Grenze beginnend, berührt die Leipzig-Dresdener Bahn Wahren, läßt sie Möckern, Gohlis und Leipzig zur Rechten, Schönfeld, Sommerdorf und weiter hinten Taucha zur Linken, Althen zur Rechten, Borsdorf, Machern, Deuben, wo sie die Mulde passirt, und Wurzen zur Linken, Kühren zur Rechten, geht bei Körlitz über die Leipzig-Dresdener Chaussee, läßt dieses, so wie, Luppa gegenüber, Radegast, Malkwitz und Dahlen zur Linken, berührt Kötritz, läßt Klein- und Groß-Bohla, Merkwitz und Borna (Oschatz gegenüber) zur Linken, Weida zur Rechten, passirt nördlich von Riesa die Elbe, läßt Rö-

derau, Langenberg, Läckwitz, Medessen und Staude zur Rechten, Böhl, Grossenhain Priestewitz und Gohlis zur Linken, geht links von Oberau durch einen Tunnel, läßt Weinberg und Coswig zur Linken, Kötschenbroda, Radebeil, Tragau und Rieschen zur Rechten und endet bei der Neustadt von Dresden. Stationen sind neben den Städten Leipzig, Wurzen ($3\frac{1}{4}$ M.), Luppa-Dahlen ($5\frac{3}{4}$ M.), Oschatz (7 M.), Riesa (9 M.), Priestewitz ($11\frac{1}{2}$ M.), Niederau ($12\frac{1}{2}$ M.) und Dresden ($15\frac{1}{2}$ M.). Die Bahn enthält 102 theils große, theils kleinere Brücken, Viaducte und Durchfahrten und kreuzt sich auf 11 Punkten mit Staatschausseen und auf 167 Punkten mit sonstigen Wegen. Bemerkenswerth sind vornämlich ein 11,000 Fuß langer Einschnitt bei Brandis, die 677 Ellen lange, auf 19 Bogen ruhende Brücke über die Mulde, der auf 26 Pfeilern ruhende Viaduct bei Oschatz, die 600 Ellen lange, auf 11 Pfeilern ruhende Elbbrücke bei Riesa, der auf 64 Pfeilern ruhende Viaduct bei Röderau und der 870 Ellen lange Tunnel bei Oberau in der Gegend von Meissen. Die Dauer der Fahrt ist $3\frac{1}{4}$ Stunden. Nur in Riesa wird 10 Minuten angehalten, an den übrigen Stationen nur sehr kurze Zeit, oft nur eine Minute. Die Abfahrt des Postzugs mit Personen und Eilfracht, findet von Leipzig und Dresden vom 1. März bis zum 1. October um 6 Uhr, (im Winter um 7 Uhr) Vormittags, und

2

vom 1. März bis 1. October um 4 Uhr, im Winter um 3 Uhr Nachmittags statt. Packzüge mit Frachtgütern und Personen, deren Fahrt $4\frac{1}{2}$—6 Stunden dauert, gehen von Leipzig und Dresden um 9 Uhr Vormittags und $6\frac{1}{2}$ Uhr Abends ab. Die Preise für die ganze Strecke sind, 1 ℛ 15 Ngr., 2 ℛ 8 Ngr. und 3 ℛ; mit den Güterzügen 1 ℛ und 2 ℛ. An Gepäck sind 40 ℔ frei; für 41—100 ℔ ist $\frac{1}{2}$ Gr., für 101—150 ℔ 1 Gr. pro Meile zu bezahlen. Kofferträger erhalten für jeden Koffer und dgl. 2 gGr., und für jedes kleinere Stück 1 Gr. Die Frequenz im Jahr 1841 betrug 386,303 Personen; die Gesammteinnahme 498,411 ℛ. Im Jahre 1842 betrug die Frequenz 377,380 Personen; die Gesammteinnahme 539, 653 ℛ. Die Dividende dürfte etwa 6 pCt. betragen. Während der Messe sind Extrazüge.

13. Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Bahn.

Sie hat bis zur Sächsischen Grenze eine Länge von $14\frac{1}{2}$ und bis Leipzig von $15\frac{5}{8}$ Meilen und wurde am 30. Juni 1839 bis Schönebeck, am 23. Juli bis Halle und am 1. Septbr. 1840 in ihrer ganzen Länge eröffnet. Der Kostenaufwand betrug etwas über 3,000,000 ℛ, wobei die große Brücke über die Saale besonders zu bemerken ist. Die Anlegung eines zweiten Geleises zu

900,000 ℛ ist am 15. November 1841 genehmigt. Die Bahn beginnt hart an der Elbe auf dem Fürstenwall bei Magdeburg, berührt einen Theil der Festungswerke und das Kloster Bergen, läßt Buckau, Randau, Westerhusen, Frohse und Schönebeck zur Linken, Gnadau zur Rechten, Tornitz zur Linken, Gritzena bei Calbe, Trabitz und Robbe zur Rechten, Wulfen zur Linken, Maxdorf und Köthen, wo die Berlin-Anhalt'sche Bahn einmündet, zur Rechten, Klepzig und Arensdorf zur Linken, Reinsdorf und Görzig zur Rechten, Ferns- dorf, Zeinsdorf und Werben zur Linken, Kösseln, Ostrau, Eismannsdorf, (in der Nähe des Petersberges), Nienberg (Guetz gegenüber) Zoberitz, Halle (Giebichenstein) und Diemitz zur Rechten, Kanena und Benn- dorf zur Linken, Rennewitz, Gr.-Kugel und Schkeuditz zur Rechten, worauf an der Preußisch- Sächsischen Grenze die Leipzig-Dresdener Bahn beginnt. Stationen sind: Magdeburg, Buckau, ($\frac{3}{8}$ M.), Schönebeck (2 M.), an der Saale ($3\frac{5}{8}$ M.), Köthen ($6\frac{1}{2}$ M.), Halle ($11\frac{1}{4}$ M.), Schkeuditz ($14\frac{1}{8}$ M.) und Leipzig ($15\frac{5}{8}$ M.) Die Dauer der Fahrt ist 3 bis $3\frac{1}{2}$ Stunden. Die Abfahrt findet im Sommer von Magdeburg um $6\frac{1}{4}$ und 11 Uhr Vormittags und 4 Uhr Nachmit- tags, von Leipzig um $5\frac{3}{4}$ und $10\frac{1}{2}$ Uhr Vor- mittags und $3\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags, im Winter dagegen von Magdeburg um 7 Uhr und um

$11\frac{3}{4}$ Uhr Vor- und 3 Uhr Nachmittags, von Leipzig um 7 Uhr und $11\frac{1}{4}$ Uhr Morgens und $2\frac{3}{4}$ Uhr Nachmittags statt. Die Ankunft in Köthen, wo $\frac{1}{4}$—$\frac{1}{2}$ Stunde Aufenthalt, erfolgt von beiden Seiten im Sommer um $7\frac{3}{4}$ Uhr Vormittags, $12\frac{1}{2}$ Uhr Mittags und $5\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags; im Winter um $8\frac{1}{2}$—9 Uhr Morgens und um $1\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$—$4\frac{3}{4}$ Uhr Nachmittags. Die Abfahrt von Köthen nach Berlin findet im Winter für den Personenzug um $9\frac{1}{4}$ Morgens und für den Güterzug mit Personenbeförderung in 2ter und 3ter Classe um $1\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags statt. Ein Zwischenzug geht um $5\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags nach Wittenberg ab, wo die Passagiere jedoch übernachten müssen. Die Preise sind: von Magdeburg bis Köthen $17\frac{1}{2}$ Sgr., 27 Sgr. und 1 ₰ 10 Sgr.; von Magdeburg bis Halle 29 Sgr., 1 ₰ 16 Sgr. und 2 ₰ 9 Sgr.; von Magdeburg bis Leipzig 1 ₰ 10 Sgr., 2 ₰ 4 Sgr., 3 ₰ 6 Sgr. Vergl. Berlin-Anhaltsche Bahn. Die Actien standen am 31. Decbr. 1842 auf 127.

14. Mannheim-Heidelberger Bahn.

Sie bildet einen Theil der Badenschen Eisenbahn, hat eine Länge von etwas über 2 Meilen und wurde am 13. Septbr. 1840 eröffnet. Die Baukosten betrugen 693,000 Rthlr. Die Fahrpreise sind: 18 Xr., 24 Xr., 30 Xr. Die Fahrzeit beträgt 24 Minuten. Die Fahrstunden sind: von

Mannheim 7, 9, 11 Uhr V., 3, 5, 7 Uhr N.; von Heidelberg 8, 10, 12 V., 4, 6, 8 Uhr N. Das Weitere sehe man unten bei der Badenschen Bahn.

15. München-Augsburger Bahn.

Am 4. October 1840 eröffnet, hat dieselbe eine Länge von 8½ Meilen, und verursachte sie einen Kostenaufwand von 2,334,000 ₰. Vom linken Isarufer bei München ausgehend, überschreitet sie bei Pasing die Wurm, berührt dann Lochhausen, Olching, wo sie über die Amper geht, Mammendorf und Alt-Heynendorf, geht bei Mehring über die große Paar und unweit Augsburg über den Lech. Stationen sind: Lochhausen, Maisach, Nannhofen; Anhaltspunkte Pasing uud Olching. Die Dauer der Fahrt (täglich 2mal) ist 2¾ Stunden. Die Preise sind: 9, 15, 18, 34 Xr. pro Meile; an Sonn- und Festtagen kostet die ganze Fahrt nur 1 fl., 1 fl. 36 Xr. und 2 fl.

16. Nürnberg-Fürther (Ludwigs-) Bahn.

Sie ist ohne Zwischenstation, hat eine Länge von 1 Meile und wird seit dem 7. Decbr. 1835 befahren. Südlich von der Pegnitz bei Nürnberg ausgehend, läuft sie neben Gostenhof vor-

über, und endet, Doos und Poppenreuth zur Rechten lassend, auch den Donau-Main-Canal passirend, bei Fürth an der Rednitz. Die Baukosten betrugen 124,770 ℛ; die Dividende ist etwa 16 pCt. Die Fahrt, welche 8—10 Minuten währt, findet stündlich von Morgens 8 bis Abends 6 (im Sommer 8) Uhr von beiden Städten statt. Die Fahrpreise sind 6, 9 und 12 Xr.

17. Prag-Pilsener Bahn.

Sie ist Pferdebahn und nur bis Lana auf 6⅞ Meilen vollendet. Die Baukosten betrugen 210,000 ℛ. Die ganze Strecke würde eine Länge von 14 Meilen haben. Berührt werden die Ortschaften Prag, Bubenez, Dewitz, Wockowitz, Trzessowitz, Welleslawin, Liborz, Russin, Hostiwitz, Groß-Jentsch, Neuhof, Klein-Przitoczna, Pleteny, Tshanka, Rozdielow, Seby, Katschitz, Stahow und Lana. Vgl. unten Pilsen-Budweis.

18. Taunus-Bahn.

Sie verbindet Frankfurt a. M. über Kastell (Mainz) mit Wiesbaden, und hat im Tracte von Mainz nach Wiesbaden bei Masbach eine kleine Zweigbahn für Pferdetransport nach Bieberich. Ihre Länge beträgt 5⅓ Meilen, welche mit einem Kostenaufwande von 1,831,000 ℛ her-

gestellt wurden. Stationen sind: Frankfurt, Höchst (1 M.), Hattersheim (2 M.), Flörsheim ($2\frac{1}{2}$ M.), Hochheim ($3\frac{1}{2}$ M.), Kastell (4 M.), Masbach ($4\frac{1}{2}$ M.), Wiesbaden. Zwischen letzterem Orte und Kastell befindet sich eine Telegraphenlinie. Die Bahn ist bis Hattersheim am 11. Sept. 1839, auf ganzer Länge am 13. April 1840 eröffnet. Eine kleine Flügelbahn von Höchst nach Soden, welche nicht mehr als 100,000 fl. kosten wird, ist seit 1843 im Bau. Die Actien stehen zu 375 pro Cent. An jedem Wochentage finden 4, Sonntags 6 Fahrten statt, und zwar von Frankfurt und Kastell nach Wiesbaden um 7, 11, 2, 5 (Sonntags $6\frac{1}{2}$ und 7) Uhr; von Wiesbaden und Kastell nach Frankfurt um $6\frac{1}{2}$, $10\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{2}$ und $4\frac{1}{2}$ Uhr. Die Preise zwischen Frankfurt und Wiesbaden sind: 51 Xr., 1 fl. 15 Xr., 1 fl. 48 Xr., 2 fl. 42 Xr.; zwischen Kastell (Mainz) und Frankfurt 42 Xr., 1 fl., 1 fl. 27 Xr., 2 fl. 6 Xr. Ein Platz von Frankfurt bis Höchst auf Wagen 5ter Klasse kostet nur 6 Xr. Für einen Koffer sind 12 Xr., für einen Mantelsack 10 Xr., und für kleinere Gegenstände 6 Xr. Trägerlohn zu entrichten. Die Strecke von Frankfurt bis Höchst wird in 15 Min., bis Kastell in 1 St. 2 Min., von Kastell bis Wiesbaden in 18 Minuten, zusammen in 1 St. 20 Min. zurückgelegt. Die Einnahmen betrugen i. J. 1841 425,693 fl. 14 Xr.; die Personenfrequenz war 769,550.

19. Wien-Brünner Bahn.

Sie bildet einen Theil der Kaiser Ferdinands Nordbahn (s. unten), hat eine Länge von 20 Meilen und wurde im Mai 1840 eröffnet. Die Baukosten betrugen für Haupt- und Zweigbahn 5,479,115 fl. Conv. M. Stationen sind: Wien, Wagram ($2\frac{1}{2}$ M.), Gänserndorf (4. M.), Angern (5 M.), Dürnkrut (7 M.), Hohenau (9 M.), Lundenburg (11 M.), Saitz (13 M.), Branowitz (16 M.), Raigern (18 M.), Brünn (20 M.). Bis Lundenburg bildet die Bahn einen Theil der Hauptbahn; hier geht die Seitenstation über die Taya an das rechte Ufer derselben und hinter Branowitz, die Taya und die Iglawa westlich und südlich lassend, über die Schwarzawa. Die Fahrt, welche täglich 2 mal stattfindet, dauert $4\frac{1}{2}$—5 Stunden. Die Preise (pro Meile 10, 15 und 24 Xr.) für die ganze Strecke betragen: 3 fl. 20 Xr., 5 fl., 8 fl., auf den Lasttrains für Wagen 3ter und 2ter Klasse nur 2 fl. und 3fl. 20 Xr. C. M. An Gepäck sind 40 ℔ frei; von 41—70 ℔ wird 2 Xr., von 71—100 ℔ 3 Xr. pro Meile an Ueberfracht bezahlt. Die Frequenz beträgt täglich 5—6000, Sonntags 15—16000 Personen. Abfahrtsstunden sind im Sommer von Wien 6 Uhr Morgens und $2\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags; von Brünn 7 Uhr Morgens und $3\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags. Die Schnelligkeit ist 6 Meilen in der Stunde.

20. Wien-Olmützer Bahn.

Sie bildet einen Theil der Kaiser Ferdinands Nordbahn, hat eine Länge von 29 Meilen, und wurde bis Prerau am 1. Septbr. und bis Olmütz am 17. October 1841 eröffnet. Die Strecke von Lundenburg (s. oben Wien-Brünn) bis Hradisch beträgt $8\frac{1}{2}$ Meilen, die von Hradisch bis Prerau (25 Meilen), wo die Zweigbahn abgeht, 6 Meilen. Die Abfahrtsstunden sind: von Wien 6 Uhr Morgens und von Brünn 7 Uhr Morgens; von Prerau $5\frac{1}{4}$ Uhr Morgens und $2\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags. — Die Fahrpreise von Brünn nach Olmütz sind: 2 fl., 4 fl. und 6 fl. Conv. Münze.

21. Wien-Stockerauer Bahn.

Sie bildet eine Flügelbahn der Kaiser-Ferdinands Nordbahn, von welcher sie bei Gänserndorf abweicht, am nördlichen Ufer der Donau auf der Straße nach Linz, und hat eine Länge von $2\frac{3}{4}$ Meilen. Zwischenstation ist Korneuburg. Sie kostete 800,000 fl., und wurde am 26. Juli 1841 eröffnet; daß sie nach Linz oder gar nach Prag fortgeführt werde, ist sehr zweifelhaft. Die Fahrpreise sind: 30 Xr., 45 Xr. und 1 fl. 12 Xr. für die Personenzüge; 18 Xr., 30 Xr. und 45 Xr. für die gemischten Trains. Die Fahrt findet täglich 6 mal statt, und zwar von Wien nach Stockerau

um 5¾ und 9 Uhr Morgens, um 12½ Uhr Mittags, um 2¾, 4 und 6½ Uhr Nachmittags; von Stockerau nach Wien um 4¾ und 8 Uhr Morgens, um 11 Uhr Vormittags, um 2 und 5¼ Uhr Nachmittags, um 8 Uhr Abends; außerdem an Sonn- und Festtagen: von Wien nach Stockerau um 10 Uhr Abends, von Stockerau nach Wien um 8½ Uhr Abends.

22. Wien-Baden-Gloggnitzer Bahn.

Sie bildet einen Theil der früher projectirten und nunmehr aufgegebenen Wien-Raaber Bahn (s. u.) und wurde bis Meidling im März, bis Baden (3½ M.) am 20. Juni, bis Neuenkirchen (8 M.) am 24. October 1841, und bis Gloggnitz (10 M.) am 5. Mai 1842 eröffnet. Die Kosten betrugen (bis Neustadt ist Doppelbahn) inclusive der Zinsen während der Bauzeit, circa 8,500,000 fl. C. M. Besonders merkwürdig sind der Tunnel durch den Razbühel bei Rohrbach (90,000 fl.), und die 24 Klafter lange Brücke über die Schwarza bei Gloggnitz (55,000 fl.). Hauptstationen giebt es 5; Mittelstationen 20. Die Fahrt findet täglich 4 mal (zwischen Wien und Baden im Sommer noch öfter) statt; außerdem gehen täglich 3 Frachtzüge. Die Fahrpreise sind: von Wien nach Baden 30 Xr., 45 Xr. und 1 fl. C. M.; von Wien nach Neuenkirchen

1 fl. 10 Xr., 1 fl. 58 Xr. und 2 fl. 35 Xr. Coupés erster Klasse, welche 8 Personen fassen, kosten von Wien bis Gloggnitz nur 15 fl. Die tägliche Frequenz beträgt 5—6000 Personen. Die geringste Frequenz i. J. 1842 war am 16. Januar, wo nur 617 Personen fuhren; die stärkste am 16. Mai, als am 2ten Pfingsttage, wo 19,615 Personen befördert wurden. Die Actien standen am 1. Jan. 1843 zu 91¾.

Uebersicht
der fahrbaren Deutschen Eisenbahnen nach deren Länge und der Zeit ihrer Eröffnung.

Namen der Bahnen.	Länge in deutschen Meilen. Vollendete Strecke.	Länge in deutschen Meilen. Ganze Bahn.	Zeit der Eröffnung.
Linz-Budweis	17,2	17,2	In den Jahren 1828,
Linz-Gmunden	11,1	11,1	1832 und 1836.
Prag-Pilsen	6,9	14,2	
Nürnberg-Fürth	1	1	
Ferdinands-Nordbahn	26,4	61	Erste Strecke 23. Nov. 1837.
Seitenbahn nach Brünn.	8,1	8,1	Im Mai 1840.
Flügelbahn nach Stockerau	2,8	2,8	26. Juli 1841.
Flügelbahn nach Olmütz	3	3	17. Octbr. 1841.
Leipzig-Dresden (bis zur Sächs. Grenze)	17,2	17,2	Im Mai 1837 erste Strecke. Ganze Bahn im April 1839.
Berlin-Potsdam	3,5	3,5	30. Octbr. 1838.

Namen der Bahnen.	Länge in deutschen Meilen. Vollendete Strecke.	Ganze Bahn.	Zeit der Eröffnung.
Braunschweig-Harzburg.. (Flügelb. n. Goslar 1,2)	5,9	7,1	Erste Strecke 28. Nov. 1838. Ganze Bahn 31. Octbr. 1841.
Düsseldorf-Elberfeld.....	3,8	3,8	Erste Strecke 20. Dec. 1838. Ganze Bahn 1. Sept. 1841.
Rheinische Bahn........ (bis z. Belg. Grenze)	9,5	11,4	Erste Strecke 2. Aug. 1839. Bis Aachen im Sept. 1841.
München-Augsburg......	8,6	8,6	Erste Strecke 1. Sept. 1839. Ganze Bahn 4. Octbr. 1840.
Taunusbahn............ (mit Zweigbahn n. Bieberich)	5,5	5,5	Erste Strecke 11. Sept. 1839. Ganze Bahn 13. April 1841.
Berlin-Anhalt....... ..	20,5	20,5	Erste Strecke 1. Sept. 1840. Ganze Babn 10. Sept. 1841.
Wien-Gloggnitz.........	10,1	10,1	Erste Strecke im März 1841. Ganze Bahn 5. Mai 1842.
Badensche Bahn........	2,5	37,5	Erste Strecke 15. Sept. 1841.
Hamburg-Bergedorf.....	2,1	2,1	17. Mai 1842.
Oberschlesische..........	5,4	28,4	Erste Strecke 21. Mai 1842.
Berlin-Stettin.........	9,5	18,3	Erste Strecke 30. Juli 1842.
Sächsisch-Baiersche......	5,3	20,5	Erste Strecke 19. Sept. 1842.
Berlin-Frankfurt a/O....	10,6	10,6	In ganzer Länge 20. Octbr. 1842.
	211,2	338,2	

Uebersicht
der Erbauungskosten der Deutschen Eisenbahnen.
In Gulden Rhein.

Namen der Bahnen.	Vollendete Strecke.	pro Meile.	Verhältniß der Brutto-Einnahme zu den Baukosten. im J. 1842.
Prag-Pilsen	367,500	53,188	pCt.
Linz-Budweis-Gmunden	2,940,000	103,521	18.6
Nürnberg-Fürth	181,630	181,630	24.7
Breslau-Oppeln	2,567,250	235,527	
Braunschweig-Harzburg	437,500	275,437	8.8
Ferdinands-Nordbahn	6,588,750	282,778	9
Berlin-Stettin	5,299,000	289,562	
Magdeburg-Leipzig	5,285,000	359,523	13
Berlin-Frankfurt	3,850,000	365,207	
Berlin-Anhalt	7,350,000	367,500	11.8
Taunus-Bahn	2,203,750	400,681	13.7
München-Augsburg	4,084,500	474,941	6.4
Badensche Bahn	1,228,900	491,560	6.8
Leipzig-Altenburg	2,689,800	517,241	
Leipzig-Dresden	10,500,000	610,465	9.3
Hamburg-Bergedorf	1,312,500	625,000	
Berlin-Potsdam	2,411,500	689,000	11.3
Düsseldorf-Elberfeld	2,835,000	746,778	6.3
Wien-Gloggnitz	7,962,000	788,366	8.5
Rheinische Bahn	8,750,000	921,052	5
	78,844,580		

Uebersicht

der Frequenz der Deutschen Eisenbahnen und deren Ergebniß im Jahre 1842.

In Thalern Pr. Cour., den Conv.-Gulden zu 21 Sgr. gerechnet.

Namen der Bahnen.	Personen	Einnahme.	
		Im ganzen Jahre.	Pro Meile per Tag.
Wien-Gloggnitz	1,156,800	507,204	147. 1
Taunus-Bahn	809,812	259,169	123½
Nordbahn	618,495	878,585	61½
Magdeburg-Leipzig	544,621	531,585	91
Berlin-Potsdam	500,906	157,948	123½
Nürnberg-Fürth	450,638	30,650	105
Düsseldorf-Elberfeld	384,946	127,000	100
Leipzig-Dresden	382,284	529,490	93. 6
Berlin-Anhalt	318,659	530,522	71. 4
Köln-Aachen	317,766	266,094	77. 6
Mannheim-Heidelberg	307,692	55,410	60. 7
Braunschweig-Harzburg	289,454	74,466	37. 1
München-Augsburg	213,647	153,519	52. 6
Hamburg-Bergedorf	153,648	35,901	72. 4
Oberschlesische	139,128	57,340	52. 6
Linz-Gmunden	121,155	140,386	43
Berlin-Stettin	70,880	ca. 36,000	33½
Leipzig-Altenburg	43,622	25,677	47
Berlin-Frankfurt	35,274	49,233	65. 4
Linz-Budweis	14,274	167,949	26. 1
	6,874,201	4,615,000	durchschnittl. 71½ Sgr.

Zu bemerken ist hierbei, daß die Hamburg-Bergedorfer Bahn nur 229, die Oberschlesische 225,

die Berlin-Stettiner 154, die Leipzig-Altenburger 104 und die Berlin-Frankfurter 73 Tage im Betriebe war. Nach einer Uebersicht in der Augsburger Allgemeinen Zeitung betrug die Frequenz auf der Wien-Gloggnitzer Bahn nur 1,151,393 und die Gesammtfrequenz nur 6,867,994½ Personen. In den 3 ersten Monaten des Jahres 1843 fuhren 1,129,236 Personen; die Einnahmen betrugen 948,398 fl.

B. Im Bau begriffene Bahnen.

1. Aachen-Lütticher (Rheinische) Bahn.

Dieselbe ist eine Fortsetzung der Köln-Aachener Bahn und läßt, was das Großartige der Anlage betrifft, Alles hinter sich, was dermalen an Eisenbahnen auf dem Continente besteht. Sie hat von Aachen bis zur Grenze eine Länge von beinahe 2 Meilen und von der Grenze bis Lüttich von 10 Lieues. Auf letzterer Strecke befinden sich, die Einschnitte und Dämme gar nicht gerechnet, allein 18 Viaducte, 5 Tunnel und 23 Brücken. Einer der schwierigsten Punkte ist beim Aachener Bahnhofe, wo eine stehende Maschine die Züge in die

Höhe ziehen soll. Die Kosten werden auf 11,492,250 Fl. Rhein. angegeben, dürften sich jedoch noch höher belaufen. Die Strecke von Lüttich bis Verviers soll gleichzeitig mit der deutschen Strecke am 15. Juli 1843, die bis zur Grenze am 15. October 1843 eröffnet werden.

2. Altona-Kieler (König Christian's VIII. Ostsee-) Bahn.

Sie wurde bereits seit dem Jahre 1840 projectirt und soll, nach den neuesten Bestimmungen, anstatt über Bramstädt, wie früher projectirt wurde, über Pinneberg, Elmshorn, Wrist (bei Kellinghausen) und Neumünster gehen. Anhaltspunkte sollen bei Tornesch (zwischen Pinneberg und Elmshorn), Horst und Bordesholm errichtet werden; doch dürfte diese Linie noch einigen Modificationen unterworfen sein. Vom Bahnhofe bei Altona, neben Rainville's Garten, (Andere wollen den Bahnhof jedoch nicht in der Mitte der Stadt) wird eine geneigte Ebene mit einer stehenden Dampfmaschine zur Elbe hinunterführen, und vom Bahnhofe bei Kiel wird eine Pferdebahn durch einen Theil der Stadt nach dem Hafen errichtet werden. Die Länge beträgt 13½ Meilen. Das Baukapital ist auf 7,000,000 ℳ Cour. (2,500,000 ℛ Pr. Cour.) angeschlagen.

3. Augsburg = Reichsgrenze.

Dieselbe ist auf verschiedenen Punkten seit 1842 auf Staatskosten im Bau und wird sich von Augsburg über Donauwörth, Schwabach, Nürnberg, Erlangen, Bamberg und Culmbach bei Hof an die Sächsisch=Baiersche Bahn schließen. Die Länge derselben wird von Augsburg bis Nürnberg 17 Meilen und von Nürnberg bis Hof 20¼ Meilen betragen. Von der Staatsschuldentilgungskommission werden nach und nach 10 Millionen Gulden aufgenommen und nebst den ersparten 7 Millionen zum Bau von Eisenbahnen verwendet werden. Die Strecke von Augsburg bis Nürnberg ist auf 6,000,000 Gulden veranschlagt. Man vergleiche unten: Projectirte Bahnen. Baiern.

4. Badensche Bahn.

Sie wurde im Jahre 1838 beschlossen und wird, bei einer Länge von 37 Meilen, dem Anschlage nach mit einem Geleise, 9,698,000 ℛ︁, mit zwei Geleisen 13,138,000 ℛ︁ kosten. Sie soll Mannheim und Basel mit einander verbinden und wird auf ihrem Wege Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Rastadt, Baden, Appenweier (Seitenbahn von zwei Meilen Länge nach Kehl), Offenburg, Dinglingen, (Lahr)

Freiburg, Mühlheim, Lörrach und den Flecken Weil an der Schweizer-Grenze berühren. Zwischen Mannheim und Heidelberg (s. oben) ist die Bahn fahrbar und zwischen Karlsruhe und Heidelberg ist dieselbe am 10. April 1843 eröffnet worden. Die Fahrpreise für die Strecke von Karlsruhe nach Mannheim waren angeblich auf 3 Fl. und 1 Fl. 38 Xr. bestimmt. Für die Fortsetzung des Unternehmens wird von der Badenschen Regierung eine Anleihe von 8 bis 10 Millionen Gulden gemacht. Die Arbeiten sind auf der ganzen Linie bis zur Schweizer-Grenze im Gange.

5. Berlin-Stettiner Bahn.

Sie wurde im Jahre 1840 begonnen und soll, bei einer Länge von 18 Meilen, im Jahre 1843 vollendet sein. Fahrbar ist die Strecke von Berlin bis Angermünde. Die Baukosten werden sich auf etwa 3,100,000 ℛ︀ belaufen. Berührt werden die Städte Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde und Gräfenberg. Vgl. oben.

6. Braunschweig-Hannoversche Bahn.

Der Bau derselben hat am 18. Juli 1842 bei Lehrte im Hannöverschen begonnen und wird,

für eine Länge von beinahe 8 Meilen, ungefähr 1,700,000 Thlr kosten, wovon die Hannöversche Regierung für eine Strecke von $5\frac{3}{4}$ Meilen bis zur Grenze, circa 1,250,000 Thlr zu tragen hat. Die Richtung des Zuges geht von Hannover aus nördlich von Kirchrode, zwischen Anderten und Misburg, sodann nördlich von Ahlten, an die Nordseite von Lehrte, durch den Hämeler Wald, gegen Ambostel, Sievershausen, Vöhrum, Peine und Woltorf bis zur Braunschweigischen Grenze. Bei Lehrte wird dieser Zug vom Zuge Hildesheim, Celle, Uelzen, Lüneburg, Harburg durchkreuzt werden. Die Arbeiten sind so weit vorgeschritten, daß im Herbste des Jahres 1843 ein beträchlicher Theil der Bahnstrecke dem Betriebe wird eröffnet werden können. Die Braunschweigische Strecke muß vertragsmäßig gleichzeitig mit der Hannoverschen vollendet werden.

7. Breslau-Oberschlesische Bahn.

Sie wird eine Länge von 28 Meilen haben und von Breslau über Ohlau, Brieg, Oppeln, ($10\frac{3}{4}$ M.) bis an die Weichsel gehen, woselbst eine Verbindung mit der Kaiser Ferdinands Nordbahn bei Oswieczim beabsichtigt wird. Nach einem in der Generalversammlung vom 5. Octb. 1842 gefaßten Beschlusse soll die Bahn von Oppeln aus, am rechten Ufer der Oder, über Kosel, Gleiwitz und Königshütte weitergeführt wer-

den, und ist zu diesem Zwecke die Summe von 2,400,000 Thlr. ausgesetzt worden. Die Baukosten sind bis Oppeln auf 1,467,000 Thlr., für die ganze Bahn, von der ein Theil nach Amerikanischer Construction für den Waaren-Transport gebaut werden soll, auf 3,000,000 Thlr. veranschlagt.

8. Breslau-Schweidnitz-Freiburger Bahn.

Dieselbe wird, mit der Flügelbahn nach Schweidnitz, eine Länge von 8¾ Meilen haben. Das Anlagecapital beträgt, der Königlichen Concession gemäß, 1,500,000 Thlr. Die Bahn verläßt Breslau vor dem Nicolaithore, überschreitet die Weistritz bei Jürtsch-Mühle, läßt Kanth zur Linken und berührt von hier bis Freiburg die Ortschaften Neudorf, Ober-Struhse, Metkau, Ebersdorf, Ingramsdorf, Freudenthal, Conradswaldau, Soorau, Peterwitz, Neu-Jauernik und Zirlau. Von Neu-Jauernik geht die Zweigbahn zwischen Bunzelwitz und Penkendorf nach Schweidnitz. Die Bahn dürfte im August 1843 eröffnet werden.

9. Kaiser Ferdinands Nordbahn.

Sie wurde i. J. 1837 in Angriff genommen und wird sich von Wien über Gänserndorf,

Lundenburg, Hradisch, Nogagedl, Hullein, Prerau, Leipnick, Waskirchen, Ostrau, Freistadt und Podgorze, (Krakau) nach Bognia ziehen. Flügelbahnen gehen nach Stockerau ($2\frac{3}{4}$ M.), Brünn (8 M. bei Lundenburg), Olmütz (3 M. bei Prerau) ab; eine 4te wird bei Ostrau nach Troppau ($3\frac{3}{4}$ M.) intendirt. Die Gesammtlänge der Hauptbahn, welche bis Gänserndorf doppeltes Geleise hat, beträgt etwa 60 Meilen, von denen ungefähr 26 bis Leipnick bis zum Jahre 1841 beendet wurden; die Flügelbahnen, incl. der nach Presburg intendirten, werden eine Gesammtlänge von 20 M. aben. Die ganze Bahn, von welcher die auf 200,000 fl. veranschlagte Meile durchschnittlich 320,000 fl. gekostet hat, sollte in 10 Jahren fertig sein; doch ist das Anlagekapital bereits verbraucht und ist der Bau dadurch zur Zeit unterbrochen worden. Die 20 Meilen von Wien bis Brünn kosteten 5,379,115 fl., die 4 Meilen Doppelbahn nach Gänserndorf 700,000 fl. C. M. Die Actien standen am 1. Januar 1843 zu $83\frac{1}{4}$. In Wien kamen auf der Nordbahn im Jahre 1843 217,302 Personen an; von Wien ab gingen 214,909 Personen. Das bisher nur bis Gänserndorf bestehende 2te Geleise soll auf Staatskosten für die ganze Linie hergestellt werden. An Bauwerken sind sehenswerth: eine 226 Klafter lange Brücke über die Donau bei Wien, 2 Viaducte bei Raigern, die Brücke und der aus

72 elliptischen Bogen bestehende Viaduct bei Brünn, die 40 Fuß hohen Erddämme bei Buchlau und der 600 Klafter lange Einschnitt in den Felsen bei Hullein. Auf der Strecke von Ostrau bis Oswieczim zum Anschluß an die Warschauer Bahn sind allein noch 700 Mauerwerke erfordenlich. Auf der im Bau begriffenen Flügelbahn nach Prag würde dieses über Olmütz 59½, über Brünn 54 und über Stockerau 41½ Meilen von Wien entfernt sein. Man vergl. oben Wien und unten Prag-Olmütz.

10. Kaiser Ferdinands Südbahn.

Sie ist, nach Aufgebung der Wien-Raaber Bahn, eine Fortsetzung der Wien-Gloggnitzer Bahn und wird, bei einer Länge von 80 Meilen, von Wien über Baden, Gloggnitz, Graetz, Cilly und Laibach nach Triest führen. Die Kosten sind auf 32,000,000 fl. angeschlagen. Der Bau wird eifrigst betrieben und die Richtung geht über Märyzuschlag, Kindsberg und Bruck nach Graetz. Vgl. unten Oesterreichische Bahnen und Wien-Triester Bahn.

11. Köln-Bonner Bahn.

Sie zieht sich vom Kölner Bahnhofe neben Fischenich, Bruyl, Roesburg, Bornheim

und Alfter an die Westseite von Bonn und dürfte von hier aus späterhin nach dem Siebengebirge oder nach Coblenz fortgesetzt werden. Die Länge beträgt 4 Meilen, das Anlagecapital 876,000 ℛ𝓅 P. C.

12. Leipzig-Hofer (Sächsisch-Baiersche) Bahn.

Sie ist seit dem 1. Juli 1841 in Angriff genommen und wird sich, in einer Länge von 19 Meil., von Leipzig über Altenburg, Crimitschau, Werdau (1 Meile Zweigbahn nach Zwickau) und Plauen bis zur Baierschen Grenze bei Hof hinziehen. Das Anlegecapital für die 20 Ml. lange Bahn beträgt 6,000,000 ℛ𝓅, die Bauzeit angeblich 6 Jahre. Die Strecke von Leipzig bis Altenburg ist bereits fahrbar; die von Altenburg bis Crimitschau, nebst der Zweigbahn nach Zwickau, wird vermuthlich im Jahre 1843 eröffnet werden. Eine Verlängerung von Hof über Lichtenfels und Bamberg nach Nürnberg ist gleichfalls im Bau.

13. Magdeburg-Wolfenbütteler Bahn.

Sie wird sich, in einer Länge von 13 Meilen, über Groß-Oschersleben (wo Zweigbahn nach

Halberstadt) bis Wolfenbüttel erstrecken, und daselbst in die Braunschweig-Harzburger Bahn einmünden. Die Kosten, von denen die Herzoglich Braunschweigsche Regierung diejenigen für ihren Landestheil von Oschersleben bis Wolfenbüttel (6½ M.) übernommen hat, werden sich auf etwa 3,400,000 ℛ︀ belaufen. Die Eröffnung soll am 15. Juli 1843 statt finden.

14. Prag-Olmütz-Brünner Bahn.

Der Bau derselben hat i. J. 1842 bei Olmütz begonnen, und soll i. J. 1843 bereits eine Strecke von 8 Meilen vollendet sein. Der Zug ist folgender: Olmütz, Littau, Neuschloß, Müglitz, Hohenstadt, Landskron, Tribitz, Böhmisch-Tribau, Wildenschwert, durch das Thal der stillen Adler nach Brandeis, Cotzen, Hohenmauth, Pardubitz, Przelautsch, Kolin, Auwall, Beschowitz, Prag. Von Brünn aus soll eine Flügelbahn bei Tribau einmünden, so daß also 2 Bahnen, die eine über Olmütz, die andere über Brünn und mit Benutzung eines mehr oder weniger großen Theils der Nordbahn, nach Prag führen. Die Bahnlänge von Olmütz bis Prag beträgt c. 40 Meilen. Die Kosten von Olmütz bis Tribau werden auf 5 Millionen fl., die von Brünn bis Tribau auf 8 Mill. fl. C. M. angeschlagen.

C. Projectirte Bahnen.

1. Baiersche Bahnen.

Baiern's Aufgabe ist durch die Lage desselben, fast im Mittelpunkte von Deutschland, in Beziehung auf den Bau von Eisenbahnen klar bezeichnet und von der Regierung in seiner ganzen Wichtigkeit erkannt worden. Außer der bereits S. 33 erwähnten Bahn von Augsburg bis zur Reichsgrenze, deren ununterbrochene Fortsetzung nach dem Norden ein mit der Königl. Sächsischen und der Herzoglich Altenburgischen Regierung abgeschlossener Vertrag sichert, ist noch eine anderweitige 22½ M. lange Bahn von Bamberg über Schweinfurt, Kissingen, Gemünden und Aschaffenburg nach Frankfurt mit einer ungefähr 16 Meilen langen Seitenbahn von Gemünden nach Heidelberg zum Anschluß an die Rheinschanz-Berbach-Metz-Pariser Bahn projectirt. Auch darf man der Hoffnung Raum geben, daß die von der Reichsgrenze bis Augsburg im Bau begriffene Bahn südlich bis Lindau (18 Meilen) fortgesetzt

und somit die Nord- und Ostsee in die directeste Verbindung mit der Schweiz gesetzt werde.

2. Berlin-Bergedorf-Hamburger Bahn.

Nachdem seit dem Anfange des Jahres 1835 verschiedene Vorschläge über dieses Unternehmen veröffentlicht waren, ließ die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft i. J. 1838 das Terrain am rechten Elbufer im Allgemeinen untersuchen, worauf am 26. September 1840 eine größtentheils aus Berliner Banquiers und Kaufleuten bestehende Gesellschaft mit einer Aufforderung zur Unterzeichnung der für die Vollendung der Vorarbeiten Zwecks Erbauung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer erforderlichen Summe hervortrat. Es wurden nunmehr auf der ganzen Linie Nivellirungen angestellt, worauf am 8. Nov. 1841 zwischen den betheiligten Staaten Preußen, Mecklenburg, welches sein Verlangen, die Bahn solle über Schwerin geführt werden, aufgegeben hatte, Dänemark, welches die Bahn der Elbe möglichst nahe wollte und Hamburg-Lübeck (wegen Bergedorf) ein Vertrag in Bezug auf eine von Berlin bis Bergedorf zu erbauende Bahn abgeschlossen und ratificirt wurde. Ein bereits früher für die Verlängerung der Berlin-Potsdamer Bahn auf Magdeburg und Hamburg zusammengetretenes

Comité ließ in Folge dessen sein Project zwar anfangs bis auf gelegenere Zeit fallen; dagegen beschloß die Berlin-Potsdamer Gesellschaft in einer am 21. Sept. gehaltenen Generalversammlung, die Concession zur Verlängerung ihrer Bahn über Brandenburg und Genthin und sodann nach Magdeburg und Hamburg sich theilend, zu erwirken. Hierauf erfolgte unter dem 25. Novbr. 1842 eine Bekanntmachung des Comité zur Begründung eines Actienvereins für die directe Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg, welche einen so allgemeinen Anklang fand, daß an dem Zustandekommen derselben nicht mehr zu zweifeln ist. Die Bahn wird dem unter dem 15. Dec. 1842 erlassenen Comité-Berichte zufolge, bei einer Länge von 36 Meilen, von Berlin nahe an Spandau vorbei, über Fehrbellin, Wusterhausen, Kyritz, Perleberg, Grabow und Ludwigslust, $\frac{5}{8}$ Meilen zur Linken von Hagenow und $\frac{1}{5}$ Meile zur Rechten von Boitzenburg, und bei Uebersteigung des Lauenburger Landrückens, wo eine Steigung von 1 : 576 vorkommt, über Schwarzenbeck nach Bergedorf führen und sich daselbst an die Hamburg-Bergedorfer Bahn anschließen. Die Baukosten sind, inclusive der Zinsen während der 3jährigen Bauzeit und der Betriebsmittel, auf 8,000,000 ℛ︁ Pr. Cour. angeschlagen. Die Dividende ist auf $6\frac{1}{2}$, und nach Abzug einer Entschädigung an die Hamburg-Bergedorfer Bahn auf $6\frac{1}{4}$ pCt. berechnet. 5,000,000 ℛ︁

sind bereits gezeichnet; den Rest wollen nöthigenfalls Mecklenburg und Hamburg übernehmen. Die Actienzeichnungen standen am 18. Mai 1843 auf $103\frac{1}{2}$ Briefe und $103\frac{1}{4}$ Geld.

3. Chemnitz-Riesaer Bahn.

Sie soll sich, in einer Länge von 9 Meilen, an die Leipzig-Dresdener Bahn schließen und 2,100,000 ℛ︀ kosten.

4. Chemnitz-Zwickauer Bahn.

Sie bildet einen Theil der Erzgebirgischen Bahn und soll bei Zwickau in die Sächsisch-Baiersche Bahn einmünden. Ihre Länge würde 6 Meilen, ihr Anlagecapital 1,400,000 ℛ︀ betragen.

5. Dresden-Breslauer Bahn.

Sie würde, bei einer Länge von 33 Meilen, über Bautzen, Löbau, Görlitz, Bunzlau und Liegnitz gehen und 8,000,000 ℛ︀ kosten.

6. Dresden-Prager Bahn.

Sie ist von der Oesterreichschen Regierung genehmigt und soll, dem Elbthale folgend, über Tetschen, Aussig, Lobositz, Baudnitz und

Weltruß gehen. Ihre Länge würde 25 Meilen, ihr Kostenaufwand 12,000,000 ₰ betragen. Die frühere Absicht, die Bahn von Theresienstadt über Reichenbach durch die Lausitz zu ziehen, ist gänzlich aufgegeben worden.

7. Frankfurter a/M. Bahnen.

Außer der bereits oben erwähnten Baierschen Bahn und der großen Bahn, welche von Frankfurt über Kassel (s. unten Hessische Bahnen) nach Thüringen und Preußen führen soll, wird unter dem Namen Main-Neckar Bahn (s. unten) eine Eisenbahn von Frankfurt über Darmstadt nach Mannheim und Heidelberg projectirt, rücksichtlich welcher bereits ein Staatsvertrag abgeschlossen worden ist. Desgleichen soll von der Hessischen und Frankfurter Regierung eine Bahn von Offenbach nach Frankfurt auf gemeinschaftliche Kosten und eine andere von Hanau nach Frankfurt erbauet werden.

8. Frankfurt- a/O.-Breslauer (Niederschlesisch-Märkische) Bahn.

Sie soll über Guben, Sorau, Sagan, Sprottau, Bunzlau, Hainau, Liegnitz und Neumarkt gehen und, nebst einem Arme nach Glogau, 42 Meilen für Dampfkraft und 7 Meilen für Pferdetransport haben. Die Ge-

sammtkosten würden sich auf 8 Millionen ℛ︎ℊ belaufen, für welche der Staat 3½ P. C. Zinsen garantiren will.

9. Halle-Kassel-Rhein-Baiersche Bahn.

Sie sollte i. J. 1842 von Halle aus an vielen Punkten zugleich in Angriff genommen werden, (was jedoch zur Zeit noch nicht geschehen ist) und die alten Handelswege auf Merseburg, Naumburg, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach gehen. An letzterem Orte wird sie sich in 3 Bahnen auf Kassel, Frankfurt und über Coburg nach Baiern theilen, so daß Eisenach der Knoten dieses Systems wird. Die Gesammtlänge dürfte etwa 70 Meilen, das Anlagecapital etwa 20,000,000 ℛ︎ℊ betragen. Außerdem wird eine Bahn von Kassel nach Köln projectirt.

10. Hannöversche Bahnen.

Zufolge eines, von den Kammern bereits i. J. 1842, rücksichtlich der Hannover-Braunschweigschen Bahn angenommenen Beschlusses, sollen im Königreich Hannover Eisenbahnanlagen 1) zur Verbindung der Städte Hannover, Hildesheim, Braunschweig und Celle, (Kreuzbahn bei Lehrte), 2) von Celle über Uelzen und Lüneburg nach Harburg und 3)

von Hannover über Verden nach Bremen ins Leben treten und die Zinsen zu 3—3½ pCt. vom Staate garantirt werden. Die Kosten für die Kreuzbahn im Hannöverschen Gebiete (ungefähr 13. M.) werden 2,950,000 ℛ, für die Bahn von Hannover nach Harburg ($17\frac{1}{10}$ M.) 4,000,000 ℛ, und für die Bahn von Hannover nach Bremen (15¼ M.) etwa 3,000,000 ℛ betragen. Außerdem wird eine 8½ Meilen lange Bahn von Hannover nach Minden projectirt, deren Bau etwa 2,100,000 ℛ kosten würde. Die Hannover-Braunschweigsche Bahn ist bereits in Angriff genommen worden und zur Ausführung des Baues zwischen Hildesheim und Celle und zwischen Celle und Harburg sind die nöthigen Einleitungen getroffen worden. Für Hannover-Minden und Hannover-Bremen müssen dagegen unter den betreffenden Regierungen noch weitere Vereinbarungen stattfinden.

11. Hessische Bahnen.

Früheren Nachrichten zufolge ist zwischen den Regierungen beider Hessen ein Staatsvertrag dahin abgeschlossen worden, daß auf der großen Ost-Westbahn von Kassel aus 3 Bahnen, (zusammen von etwa 50 Meilen Länge) und zwar 1) über Marburg und Gießen nach Frankfurt, 2) direct nach Köln und 3) nach Karlshafen an der

Weser führen sollen. Die Arbeiten sollten demnächst beginnen. Vgl. S. 49 No. 14.

12. Main-Neckar Bahn.

Die Richtung derselben ist, dem zwischen den beiden Großherzogthümern Hessen und Baden und der Stadt Frankfurt abgeschlossenen Vertrage gemäß, so bestimmt, daß sie von Frankfurt über Darmstadt längs der Bergstraße nach Weinheim und von da nach Ladenburg, hier über den Neckar nach Friederichsfeld geht, von wo sie auf der einen Seite nach Heidelberg und so weiter nach Karlsruhe und dem Oberlande, auf der andern, da Friederichsfeld inmitten der Heidelberg-Mannheimer Bahn liegt, auch nach Mannheim führt. Das Großherzogthum Hessen trägt $\frac{4}{6}$, Baden $\frac{1}{6}$ und Frankfurt $\frac{1}{6}$ der Kosten.

13. Oesterreichische Bahnen.

In keinem Lande wird der Bau von Eisenbahnen großartiger und umfassender betrieben als in Oesterreich. Es ist für diese Angelegenheit eine Hofkommission (unter dem Präsidium des Freiherrn von Kübeck, Präsidenten der allgemeinen Hofkammer) errichtet worden, welche selbstständig und von jeder Staatsbehörde unabhängig wirken soll; alle Hofstellen sind angewiesen, ihr in Allem auf Verlangen hülfreich an die Hand zu gehen. Projec-

trit und zum Theil bereits im Bau begriffen sind die Strecken von: 1) Olmütz über Prag und Theresienstadt nach Dresden; 2) von Wien über Stockerau an die Baiersche Grenze; 3) von Wien über Gloggnitz nach Triest, und zwar sämmtlich auf Staatskosten. Außerdem hat die Oesterreichische Regierung sich anheischig gemacht, auch die Mailand-Venediger Bahn, bei Rückzahlung der gehabten Kosten nebst Zinsen, für ihre Rechnung zu übernehmen, sobald die betreffende Gesellschaft dieselbe fortzubauen oder zu erhalten nicht mehr im Stande ist. Zur Realisirung so großartiger Projecte sind vorläufig 100 Millionen Gulden in Schatzkammerscheinen bestimmt und soll ein Theil des stehenden Heeres beim Bau verwendet werden.

14. Ost-West-Bahn.

Zwischen der Königlich Preußischen, der Kurfürstlich Hessischen, der Großherzoglich Sachsen-Weimarschen und der Herzoglich Sachsen-Coburg-Gothaschen Regierung ist ein Vertrag zur Anlegung einer Eisenbahn von Halle (s. oben) über Eisenach nach Kassel und von letzterem Orte zum Anschluß an die in der Vorbereitung begriffene Rhein-Weser-Bahn abgeschlossen worden, zur Zeit jedoch ist derselbe noch nicht in Ausführung gekommen. Einige Stunden vor Kassel (bei Grifta) soll sich die Hauptbahn in 2 Tracte

theilen, von denen der eine die Eder hinauf über Marburg und Gießen nach Frankfurt führt, der andere aber nach Kassel geht. Von hier soll sich die Bahn wieder verzweigen und der eine Zweig dann direct nach Köln, der andere dagegen nach Karlshafen an der Weser führen. Die Vorarbeiten zwischen Halle und Eisenach haben bereits i. J. 1842 begonnen; doch scheint das ganze Unternehmen sehr ins Stocken gerathen zu sein.

15. Pilsen-Budweiser Bahn.

Die Concession zum Bau einer solchen Bahn für Pferdetransport soll dem Grafen Wurmbrand ertheilt worden sein. Die Bahn, für welche sich die Budweis-Linzer Gesellschaft sehr interessirt, soll nur 2,000,000 fl. kosten; doch dürfen keine Actien ausgegeben werden.

16. Preußische Bahnen.

In der am 24. Oct. 1842 in Berlin gehaltenen Sitzung der versammelten Preußischen Provinzialstände wurde die beantragte Ausführung eines Eisenbahnnetzes, welches Berlin als den Mittelpunkt der Preußischen Monarchie mit den einzelnen Provinzen und diese wieder unter sich verbinden, auch an seinen Enden das Ausland berühren sollte, mit 80 gegen 9 Stimmen angenommen und gleichzeitig eine Garantie der Zinsen durch den

Staat zu $3\frac{1}{2}$ pCt. verhießen. Die in Aussicht gestellten Strecken sind: für die Rhein-Weser Bahn 35 Meilen, für den Preußischen Antheil an der Thüringschen Bahn 15 Meilen; für die Bahn von der Oder über Königsberg an die Russische Grenze 80 Meilen; für die Bahn von Frankfurt nach Breslau 35 Meilen; für die Fortsetzung der Oberschlesischen Bahn bis zur Russischen Grenze 15 Meilen; für eine Bahnverbindung von Schlesien nach Posen 40 Meilen, also zusammen 220 Meilen, deren Baukosten etwa 35,000,000 ℛ︎ betragen würden. Im eigentlichen Preußen ist vornämlich eine Bahn von Berlin über Frankfurt, Küstrin, Landsberg, Driesen, Schneidemühl, Bromberg, Graudenz nach Königsberg (circa 85—86 Meilen lang), mit einer Abzweigung von Schneidemühl nach Stettin ($21\frac{1}{4}$ M.) und von Gruppe bei Graudenz nach Danzig ($14\frac{3}{4}$ M.) im Werke. Der Staat soll 50,000,000 ℛ︎ zum Bau von Eisenbahnen bestimmt haben.

17. Rhein-Weser-Bahn.

Für dieselbe sind in neuerer Zeit folgende 3 Linien projectirt worden: 1) Düsseldorf—Elberfeld—Lippstadt—Minden, $31\frac{9}{10}$ M., 21,027,000 Rthlr.; 2) Düsseldorf — Duisburg — Hamm — Lippstadt — Minden, $37\frac{1}{2}$ M., 13,500,000 Rthlr.; 3) Düsseldorf —Duisburg—Soest—Lippstadt—Min-

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS

den, 36 M.; 13,866 Rthlr. Die Bahn Nr. 2 dürfte den Vorzug erhalten.

18. Rheinschanz-Berbacher Bahn.

Dieselbe bezweckt die Verbindung von Paris nnd dem nördlichen Frankreich mit dem mittleren Deutschland und dürfte, beim Bau der Paris-Straßburg-Nancy-Metzer Bahn, wohl zu Stande kommen. Die Richtung ist noch nicht genau bestimmt; doch dürfte es wahrscheinlich sein, daß sie von Bexbach an der Französischen Grenze über Saarbrücken, Zweibrücken, Neustadt und Speyer gebauet und dann von Speyer aus auf die Rheinschanze bei Mannheim geführt werde. Die Kosten sind zu 5,500,000 fl. angeschlagen; doch soll ein Actiencapital von 8,000,000 fl. gesammelt werden. Wegen des Kohlentransports dürfte die Bahn für ganz Süd-Deutschland von der größten Wichtigkeit sein. Der Staat will 4 pCt. Zinsen auf 25 Jahre garantiren.

19. Wien-Triester Bahn.

Sie soll von Wien über Wiener Neustadt, Schottwien, Graetz, Cilly, Laibach, Podligl, Loitsch, Adelberg, Prewald, St. Veit, Monfalcone und Duino gehen, und, bei einer Länge von 80 Meilen, 32,000,000 fl.

kosten. An der Planitza soll eine Pferdebahn über den Berg führen.

20. Wismar-Schwerin-Hagenower Bahn.

Sie wird eine Länge von 7½ Meile haben, 1,500,000 ℛℬ kosten und 1 Jahr nach Eröffnung der Berlin-Hamburger Bahn, wovon sie eine Flügelbahn bildet, eröffnet werden. Vermuthlich wird dieselbe nicht bei Hagenow, sondern bei Strohkirchen oder Jasnitz, 1¼—1½ Meile südöstlich von Hagenow, in die Berlin-Hamburger Bahn einmünden.

21. Würtembergsche Bahnen.

In Würtemberg sind besonders folgende 2 Bahnen in Vorschlag gekommen und durch einen Kammerbeschluß vom 19. Januar 1843 zum Bau auf Staatskosten angenommen worden: 1) von Heilbronn über Ludwigsburg, Canstadt und Stuttgart nach Ulm (16 Meilen) und 2) von Ulm durch das Illerthal nach Leutkirch, von da über Isnig-Wangen und Langenargen nach Friederichshafen (14 Meilen). Die Kosten würden etwa 12,000,000 fl. betragen und sollte dazu ein 4-procentiges Anlehen von einstweilen 3,200,000 fl. aufgenommen werden. Zweigbahnen nach Bruchsal und Pforzheim dürften späterhin gleichfalls zu Stande kommen.

22. Bahnen,

zu deren Erbauung zur Zeit wenig Aussicht vorhanden ist, sind folgende:

Augsburg-Lindau, 18 Meilen.
Augsburg-Ulm, 9 Meilen.
Bamberg-Eisenach, 18 Meilen.
Heidelberg-Heilbronn, 9 Meilen.
Kiel-Glückstadt, 9 Meilen.
Prag-Freiburg, 26 Meilen.
Prag-Nürnberg, 34 Meilen.
Salzburg-München, 17 Meilen.

II. Belgien.

Der Mittelpunkt sämmtlicher nach dem Gesetze vom 1. Mai 1834 erbauter Bahnen ist Mecheln, von welchem 4 Hauptlinien an die verschiedenen Grenzen ausgehen sollten und zwar 1. nördlich nach Antwerpen, 2. westlich über Termonde, Gent und Brügge nach Ostende, 3. südlich über Brüssel durch das Hennegau an die Französische Grenze und 4. östlich über Löwen, Lüttich und Verviers an die Preußische Grenze. Zu diesen Hauptlinien kamen durch das Gesetz vom 26. Mai 1837 noch die Linien: 1. von Gent über Courtray, mit einer Zweigbahn nach Tournay zur Französischen Grenze; 2. von Braine-le-Comte auf der Brüssel-Mons-Bahn über Charleroy und Mornimont nach Namur; 3. von Landen über St. Trond nach Limburg und 4. nach Luxemburg. Diese größtentheils bereits eröffneten oder im Bau begriffenen Eisenbahnen haben eine Länge von 142 französischen Wegestunden oder etwa 86 deutschen Meilen, welche eine Gesammtausgabe von 115 Mill. Franken oder 29,500,000 ₰ Pr. Cr. verursachen. Nach dem Gesetze vom 20. Juni 1840 sollte das auf Eisenbahnen zu verwendende Capital die Summe von 34,248,000 ₰ (128,000,000 Fr.) betragen, wovon bis zum 31. Decbr. 1840 bereits

21,283,000 ℔ (81,000,000 Fr.) und zwar auf die damals im Betriebe befindlichen 44 Meilen Eisenbahn 16,986,000 ℔ verausgabt waren. Die Gesammtfrequenz, welche fortwährend im Steigen ist, beträgt jährlich etwa 2,600,000 Personen; die Gesammteinnahme etwa 6,000,000 Fr. Die Fahrpreise sind seit dem 21. August 1841 für die Lieue oder 5000 Mètres: 1. Platz (Diligence) 37 Cent., 2. Platz (Char-à-bancs) 30 Cent., 3. Platz (Waggon) 17—18 Cent. Die Dividende betrug pro 1841 4 pCt. und dürften sämmtliche projectirte Eisenbahnlinien i. J. 1843 vollendet sein. Die Hauptlinien sind folgende:

1. Mecheln-Antwerpen, 23,500 Mètres, (3⅗ Meile) doppeltes Geleise, eröffnet 3. Mai 1836, kostete 1,673,000 ℔.

2. Mecheln-Termonde-Gent-Bruges-Ostende, 125,200 Mètres (17 Meilen) doppeltes Geleise bis Gent (57,200 Mètres), in ganzer Linie eröffnet 28. August 1838, kostete 4,862,000 ℔.

3. Gent-Deynze-Courtray, 41,889 Mètr. (5½ Meil.) eröffnet 22. Septbr. 1839, kostete 1,288,000 ℔. Die Strecke von Courtray nach Tournay (eröffnet den 22. Octbr. 1842) bis zur Grenze, 33,211 Mètres (4½ Meile), ist veranschlagt zu 1,828,000 ℔.

4. Mecheln-Brüssel, 20,300 Mètres, (2¾ Meile), doppeltes Geleise, eröffnet am 5. Mai 1835, kostete 1,249,000 ℔. Dazu die Verbin-

dungsbahnen der verschiedenen Stationen bei Brüssel, circa 5000 Mètres (½ M.) zu 97,587 ℔.

5. Brüssel-Tubize-Soignies, circa 42,000 Mètres (5 Meilen) $\frac{1}{11}$ doppeltes Geleise, eröffnet den 31. October 1841, kostet mit der Fortsetzung über Mons nach Quiévrain, (46,000 Mètr. (5½ Meile), eröffnet den 11. Novbr. 1841 bis Jurbize), 4,097,000 ℔. Die Fahrpreise von Brüssel nach Lüttich sind 8, 6 und 4 Franken.

6. Mecheln-Löwen-Tirlemont-Waremme-Ans, 87,600 Mètr. (11¾ M.), eröffnet in ganzer Linie am 2. April 1838, doppeltes Geleise, kostete 5,236,000 ℔. Die größtentheils fertige Fortsetzung über Lüttich und Verviers zur Grenze, mit Seitenbahn von Landen nach St. Trond, circa 59,000 Mètres (7¾ Meile), wird 5,603,000 ℔ kosten.

Außerdem ist auf der von Mecheln zur Französischen Grenze führenden Bahn, welche die Französische Grenze bereits überschritten hat, (eröffnet am 6. November 1842 auf der Strecke von Mouseron bis Tourcoin, und am 14. Novbr. von Tourcoin bis Roubaix, auf dem Wege nach Lille, so wie von Quiévrain nach St. Sulphe auf dem Wege nach Valenciennes), eine Seitenbahn von Braine-le-Comte über Mornimont nach Namur, 66,704 Mètres (8⅞ Meile), 3,488,000 ℔ projectirt. Durch ganz Belgien kann man für 14 Fr. 34 Cent., also noch nicht 7 Gulden, fahren.

III. Frankreich.

Frankreich hat unter den Großstaaten Europa's in Beziehung auf den Bau von Eisenbahnen bisher verhältnißmäßig am wenigsten gethan; denn es enthielt zu Anfang des Jahres 1842 auf einem Areal von ca. 10,000 □Meilen nur 86 Meilen fertiger und $37\frac{2}{3}$ Meilen im Bau begriffener Bahnen. Jene haben zusammen 39,268,000 ₰ gekostet; diese werden ein Capital von 31,161,000 ₰ erfordern. Das Ministerium hat freilich bereits seit 1835 den Kammern umfassende Eisenbahngesetze alljährlich vorgelegt, die Annahme derselben jedoch noch nicht erreichen können. Das Gesetz, welches den Kammern von 1842 vorgelegt und von denselben angenommen ist, hat als Mittelpunkt des großen, Frankreich umspinnenden Netzes Paris, von welchem folgende 5 Hauptlinien ausgehen sollen: 1) von Paris über Lille und Valenciennes an die Belgische Grenze und an die Küste der Manche nach Calais, und Dünkirchen (72 M.); 2) von Paris über Lyon nach Marseille an das Mittelländische Meer (126 M.); 3) von Paris über Tours und Poitiers nach Bordeaux und Bayonne an die Spanische Grenze (120 M.); 4) von Tours über Angers nach Nantes (25 M.); 5) von

Paris über Chalons sur Marne und Nancy nach Straßburg an die Deutsche Grenze (69 M.); 6) nach dem Centrum Frankreichs über Bourges, Nevers und Clermont; nach Bordeaux über Toulouse; 7) vom Mittelländischen Meere nach dem Rheine über Lyon, Dijon und Mühlhausen; zusammen ca. 1000—1200 Lieues, welche ca. 1200—1600 Mill. Fr. kosten würden. 900 Lieues, zu 1000—1100 Mill. Fr. veranschlagt, sollen in 10 Jahren fertig sein. Für 1842 waren 126 Mill. Fr. bewilligt; für 1843 sind 43,500,000 Fr. ausgesetzt. Die vorhandenen Eisenbahnen sind sämmtlich Privatunternehmungen, doch ist die Regierung bei mehreren derselben durch Actienzeichnung und Darlehen betheiligt. Der Tarif für Personenfahrten ist 7,5 Cent. pro Kilometre, also etwas über 4 Sgr. pr. Meile. Fast sämmtliche Französische Eisenbahnen haben nur 1 Wagenklasse. Befördert wurden i. J. 1842 auf sämmtlichen Französ. excl. Elsäßischen Eisenbahnen 2,724,103 Personen, am wenigsten davon im Januar (158,458 Personen); am meisten im September (310,915 Personen). Die monatliche Einnahme schwankte zwischen 254,956 Fr. und 576,186 Fr. Die Gesammteinnahme betrug 7,458,774 Fr., wovon 4,684,313 Fr. Personengeld und 2,732,756 Fr. Frachtgeld.

A. Fertige Bahnen.

1. Paris=Versailles (linkes Ufer) $2\frac{1}{4}$ Meile lang, im September 1840 eröffnet, kostete 4,100,000 ℔. Wird von 1842 an gemeinschaftlich betrieben mit

2. Paris=Versailles (rechtes Ufer) über St. Cloud, $3\frac{1}{20}$ Meile lang, am 2. Aug. 1839 eröffnet, kostete 3,680,000 ℔. Die Bahn hat 5 Tunnels und 50 Brücken. Am 29. August 1841 fuhren auf beiden Bahnen ca. 40,000 Personen. Der Fahrpreis ist 1 Fr., mit dem Omnibus aus der Stadt 1 Fr. 25 Cent. Im J. 1841 wurden 1,342,083 Personen befördert.

3. Paris=St. Germain, $2\frac{1}{2}$ Meile lang, hat $\frac{2}{3}$ Meile gemeinschaftlich mit der vorigen und $\frac{1}{3}$ M. mit der Paris=Rouen=Bahn. Sie ist am 26. Aug. 1837 eröffnet und kostete 3,664,000 ℔. Der Fahrpreis ist 1 Fr., 50 Cent. Im Jahr 1841 wurden 1,082,450 Personen befördert.

4. Paris=Corbeil, $4\frac{1}{6}$ Meile lang, im September 1840 eröffnet, kostete 3,481,000 ℔, ein Theil der großen Paris=Orléans=Bahn. Die Fahrpreise sind: 2 Fr. 50 Cent; 2 Fr.; 1 Fr. 25 Cent. Befördert wurden in den 6 ersten Monaten des Jahres 1842: 466,021 Personen.

5. Lyon=St. Etienne, $8\frac{3}{5}$ Meile lang, mit 17 Tunnels, im April 1832 eröffnet, kostete 4,196,000 ℔, hauptsächlich zum Gütertransport.

6. St. Etienne-Andrézieux (Pferdebahn), $2\frac{1}{2}$ Meile lang, im Juni 1828 eröffnet, kostete 574,000 Thlr.

7. Andrézieux-Roanne (Pferdebahn, nebst 2 Meilen langer Zweigbahn Montrond-Montbrison, 68,332 Thlr.), 9 Meilen lang, kostete 1,970,000 Thlr.

8. Bordeaux-La Teste, 8 Meilen lang, kostete 1,257,000 Thlr. Die Bahn dient zur Verbindung von Stadt und Hafen am Atlantischen Ocean.

9. Cette-Montpellier-Nismes, 16 Meilen lang, kostete 4,650,000 Thlr. Sie wird seit Juni 1839 befahren und mündet in die Bahn von

10. Beaucaire-Nismes-Alais-Grand Combe, $11\frac{1}{2}$ Meile lang, im August 1840 eröffnet, kostete 2,843,000 Thlr.

11. Straßburg-Basel, $18\frac{3}{4}$ Meilen lang, über Benfeld, Schlettstadt, Kolmar und Mühlhausen nach St. Louis führend. Sie kostete 10,933,000 Thlr., und wurde am 21. Septbr. 1841 in ganzer Länge eröffnet. Ein 2tes Geleise ist im Bau. Fahrpreise sind: 7 Fr. 15 Cent., 10 Fr. 60 Cent., 13 Fr. 95 Cent. Die Frequenz betrug i. J. 1842 726,799 Personen. Die Dauer der Fahrt beträgt bei den Schnellzügen 3, sonst $4\frac{1}{2}$ Stunden. Die Fahrzeit ist: von Straßburg $6\frac{3}{4}$, 9, 12 U. M.; 4 U. Nachm.; von St. Louis $6\frac{1}{2}$, $9\frac{1}{2}$ U. M.; $1\frac{1}{2}$ Uhr Nachmittags. Eine Zweigbahn ist

12. Mühlhausen-Tann, $2\frac{1}{2}$ Meile lang, im Septbr. 1839 eröffnet, kostete 383,000 ℔. Täglich 4 Mal in $\frac{1}{2}$ Stunde. Preise: 1 Fr., 1 Fr. 50 Cent., 2 Fr. Die Actien standen zu 225.

Außer den obigen Bahnen sind, hauptsächlich zum Kohlentransport, noch folgende Schienenwege vorhanden: Bert-Loire, 2 M., Creuzot-Canal du Centre, $2\frac{1}{3}$ M., Epinac-Canal de Bourgogne, $3\frac{2}{3}$ M, St. Waast- la Haut-Denain-Abscon, 2 M. lang.

B. Im Bau begriffene Bahnen.

---

1. Paris-Orléans, mit Zweigbahn nach Corbeil (s. o.) $15\frac{1}{3}$ M. lang, zu 10,933,000 ℔ veranschlagt. Eröffnet am 2. Mai 1843.

2. Paris-Rouen, 17 M. lang, zu 13,667,000 ℔ veranschlagt. Eröffnet am 3. Mai 1843.

3. Lille-Belgische Grenze, 2 M., und Valenciennes-Belgische Grenze, $1\frac{2}{3}$ M. lang, zusammen zu 2,734,000 ℔ veranschlagt.

4. Paris-Belgische Grenze. Die Vorarbeiten haben i. J. 1842 begonnen, und wird die Bahn von der Vorstadt St. Denis ausgehen. Der Vertrag ist von der Regierung mit einer anglo-französischen Compagnie abgeschlossen bedarf jedoch noch der Bestätigung der Deputirtenkammer.

IV. Großbritannien.

Es war in England, wo zu Anfang des vorigen Jahrhunderts zuerst die Eisenbahnen in Anregung kamen; doch war die Anwendung derselben im Großen den beiden ersten Decennien des 19ten Jahrhunderts vorbehalten. Die erste beträchtliche Eisenbahn, zwar hauptsächlich zum Kohlentransporte, war die zwischen Stockton und Darlington, welche im Jahr 1825 eröffnet wurde; dieser folgte die von Liverpool nach Manchester i. J. 1830, und seit jener Zeit hat sich die Zahl der Eisenbahnen so sehr vermehrt, daß Großbritanien i. J. 1841 nicht weniger als 2740 (c. 550 deutsche) Meilen, größtentheils fertiger oder im Bau begriffener (370—380 Meilen) Schienenwege, auf ungefähr 150 Bahnen hatte, deren Kostenaufwand sich auf 404,500,000 ℛ︁ (707,875,000 fl.) belief. Ueberhaupt wurden in den Jahren 1830—1840 dem Parlamente 201 Bills, worunter 74 für neue Eisenbahnen, vorgelegt, und betrug die bis dahin für Baucapitalien bewilligte Summe 62,991,931 £, also über 420,000,000 ℛ︁. Haben gleich manche dieser Bahnen schlechte Geschäfte gemacht, so stehen doch die Actien der meisten Hauptbahnen über pari, wie sich dies schon aus dem ungeheuren Personenverkehre (jährlich 15,000,000) und der jährlichen Einnahme (50,000,000 fl.) ab-

nehmen läßt. Die Totalkosten für die deutsche Meile betragen, von 700,000 ℳ (Birmingham-Darby Bahn) bis zu 2,125,700 ℳ (London-Croydon Bahn). Im Durchschnitt beträgt das Passagiergeld pro (engl.) Meile auf englischen Bahnen $2\frac{1}{2}$, $1\frac{7}{8}$ und $1\frac{1}{2}$d; auf schottischen Bahnen $1\frac{7}{10}$ und 1d; oder für die geographische Meile $9\frac{1}{4}$ Gr. (42 Xr.) $6\frac{1}{4}$ Gr. (28 Xr.) und $4\frac{1}{4}$ Gr. (21 Xr.). Doch variiren die Fahrpreise nach Beschaffenheit der Wagen 1ter (welche vorzüglich benutzt werden) und 2ter Classe (letzere in der Regel offen), je nach der Entfernung, und ob bei Tage oder bei Nacht gefahren wird. So kostet unter andern zwischen London und Birmingham die 1te Classe bei Nacht 32s 6d; bei Tage 30s; 2te Classe, geschlossen, bei Nacht 25s; offen, bei Tage 20s; und zwischen London und Manchester oder Liverpool, 1te Classe, bei Nacht 60s; bei Tage 55s; 2te Classe, geschlossen, bei Nacht 46s; offen bei Tage, 37s. Für Unterbringung des Gepäcks haben die Reisenden selbst zu sorgen, und wird dasselbe in der Regel auf das Dach des Wagens geworfen, in welchem der Eigenthümer befördert wird. Rücksichtlich der Schnelligkeit, welche in Europa nirgends größer als in England ist, möge hier bemerkt werden, daß am 19. October 1841 eine Locomotive mit dem Postfelleisen und einigen Personen in 1 Waggon den Weg von Liverpool über Birmingham nach London, also 212 englische, oder 54 deutsche, Meilen, in der kurzen

Zeit von 6 Stunden zurücklegte, und daß in Folge einer Wette der Ingenieur Brunel, der Erbauer des Themse-Tunnels, die Strecke von London nach Bristol, 120 engl. = 25 deutsche Meilen in 98 Minuten zurücklegte. Die Baukosten betragen durchschnittlich pro engl. Meile 20—50,000 £.

Folgende Bahnen zeichnen sich durch Länge, Frequenz und bauliche Merkwürdigkeiten aus:

A. In England.

1. London-Birmingham, 112 englische Meilen lang, mit 8 Tunnels, (der größte 1½ Meile lang) und einem Seile ohne Ende von 4000 Yards Länge mit stehender Dampfmaschine, kostete 5,700,000 £. Sie wird jährlich von 1,500,000 Personen befahren. Zeit 4½ und 5½ Stunde. Preise: 20 und 30 Schillinge. Wöchentliche Einnahme 13,000 £.; in den 6 ersten Monaten des Jahres 1841 betrug dieselbe 382,452 £.

2. London-Brighton, 46 M., kostete 3,200,000 £.

3. London-Greenwich, 4 M., kostete 733,000 £. Alle ¼ Stunde und Sonntags alle 5 Minuten geht ein Zug ab. Sie ruht vom Anfange (bei der Londonbrücke) an bis zum Ende auf 1000 gemauerten Bogen von 20 Fuß Höhe, welche zu Wohnungen und Werkstätten eingerichtet sind. Oft fahren täglich 40,000 Personen.

4. London=South Western, 76½ M., 1,860,000 £, nach South Hampton führend.

5. Great=Western, von London über Swindan und Paddington nach Bath und Bristol, 128 M., mit einem 3 Meilen langen Tunnel bei Bath, kostete 6,000,000 £. Wöchentlich 12 bis 15,000 Personen.

6. Commercial Blackwall, 4 M., kostete 800,000 £. Von der Fenchurch Street (nahe der Londonbrücke) nach den Ost= und West=India=Docks, mit 4 stehenden Dampfmaschinen von 120 und 70 Pferdekraft und Draht=Seilen von 3½ Meilen Länge, wie die Greenwich=Bahn auf lauter gemauerten Bogen, jedoch mit gußeisernen Brücken über den Straßen. Alle ¼ Stunde Fahrten hin und zurück.

7. London=Craydon, 10 M., siehe oben.

8. South=Eastern, 60 M., 1,850,000 £. Von London nach Canterbury, Dover und Falkstone.

9. Eastern=Counties, 110 Meilen, 2,133,000 £, von London über Colchester nach Norwich und Yarmouth führend.

10. Grand=Junction, 97 M., 1,906,000 £, von London nach Birmingham und Manchester führend.

11. Birmingham=Derby, 48½ Meile, 830,000 £.

12. Birmingham=Glocester, 34 M., 1,260,000 £.

13. Bristol-Exeter, 75 M., 2,000,000 £, über Taunton und Wellington.

14. Bolton-Preston, 16 M., 506,000 £. Die Bahn läuft in einem Tunnel von 2860 Yards eine gute Strecke unterhalb der Stadt Bolton fort.

15. Cheltenham-Great-Western, 40 Meilen, 1,000,000 £, an die Birmingham-Glocester-Bahn übertragen.

16. Chester-Crewe, 25 M., 333,000 £.

17. Great North of England, 62 M., 1,150,000 £, von York nach Cork.

18. Lancaster-Preston, 20 Meilen, 400,000 £.

19. Hull-Selby, 31 M., 533,000 £.

20. Liverpool-Manchester, 32 Meilen, 1,465,000 £, mit einem eine Stunde langen Felseneinschnitte bei Wavertree, einem Viaduct von 19 Bogen (60—70 Fuß) über das Sankly-thal und einer steinernen Brücke über den Bridge-watercanal. — Der Bahnhof zu Liverpool befindet sich fast mitten in der Stadt, von wo ein 2230 Yards langer Tunnel die Bahn unter den Häusern durch nach Edge-Hill fährt, wo eine stationäre Maschine ist, welche den Wagenzug durch den Tunnel treibt. Ueber Letzterem befinden sich wieder stationäre Maschinen zum Aufziehen der Waggons.

21. Leeds-Selby, 19 M., 340,000 £.

22. Manchester-Birmingham, 136 M., 2,800,000 £.

23. Manchester=Leeds, 50½ Meilen, 2,800.000 £, mit einem Tunnel von 2860 Yards Länge.

24. Manchester=Bolton und Bury, 10 Meilen, 650,000 £.

25. Manchester=Sheffield, 35 Meilen, 706,000 £.

26. Maryport=Carlisle, 19 Meilen, 240,000 £.

27. Midland=Counties, 56 Meilen, 2,310,000 £, von Rugby nach Derby und Nottingham führend.

28. Newcastle=Nord=Skild, 9 Meilen, 160,000 £.

29. Newcastle=Carlisle, 61 Meilen, 750,000 £. Unter der Stadt Newcastle durch führt eine 2½ Meilen lange Bahn von eiuer Kohlengrube an den Fluß Tyne.

30. North=Midland, 75½ Meilen, 3,000,000 £, von Leicester über Nottingham und Derby nach Leeds führend. Eine merkwürdige Durchkreuzung von Wasser= und Landstraßen kommt bei Bullbridge vor, indem hier die Landstraße über den Fluß Amber, die Eisenbahn über die Landstraße und der Comfordcanal über die Eisenbahn geht.

31. York=North=Midland, 23½ M., 493,000 £.

B. In Schottland.

32. Edinburgh=Glasgow, 40 Meilen, 1,200,000 £, mit einem Viaduct von 36 Bogen zu 50 Fuß Spannung und 60—85 Fuß Höhe über das Almondthal, einer Brücke von 20 Bogen zu 90 Fuß Höhe über den Fluß Avon, einem Tunnel von 880 Yards Länge unter der Höhe von Falkirk, einer Brücke von 130 Fuß Spannung über den Union=Canal, einem Viaduct von 8 Bogen zu 100 Fuß Höhe bei Castlecary und einem Tunnel von 2000 Yards Länge bei Queenstreet.

33. Edinburgh=Leith=Newhaven, 5 Meilen, 140,000 £.

34. Glasgow=Paisley und Ayrshire, 31 Meilen, 833,000 £.

C. In Irland.

35. Dublin=Kingstown, 2 Meilen, 200,000 £ mit mehreren Felsen durchschnitten.

36. Dublin=Drogheda, 30 Meilen, 450,000 £.

37. Great=Leicester und Munster, 73½ Meilen, 1,065,000 £.

38. Ulster, 17 Meilen 90,500 £.

V. Holland.

Holland hat zur Zeit nur eine fertige Eisenbahn; dies ist die von Amsterdam nach Haarlem, welche am 24sten September 1839 eröffnet wurde. Sie ist 2 Meilen lang und kostete 875,000 Rthl. Die Frequenz betrug im Jahre 1841 292,000 Personen. Im Bau begriffen sind zwei Bahnen, nämlich 1. die Verlängerrung der Amsterdam-Haarlemer Bahn über Leyden, Haag und Delft nach Rotterdam, welche bei einer Länge von 10 Meilen etwa 3,800,000 Rthl. kosten wird, und 2. eine Bahn von Amsterdam über Utrecht nach Arnheim, etwa 12 Meilen lang und zu 5,250,000 ₰ veranschlagt, für welche der König Wilhelm I. (Graf von Nassau) 4½ pCt. Zinsen aus seinem Privatvermögen garantirt hat. Im Bau begriffen ist eine Bahn von Mastricht nach Aachen, 4 Meilen lang und projectirt ist eine solche von Utrecht über Gorkum und Breda an die belgische Grenze (11½ M.), in der Richtung auf Antwerpen. Auch auf Java ist eine Eisenbahn projectirt.

VI. Italien.

A. Fertige Bahnen.

1. Mailand-Monza, $2\frac{1}{2}$ Meilen lang, kostete 844,000 Rthl. und wurde am 17. August 1840 eröffnet.

2. Chambery-Bourget, $1\frac{1}{4}$ Meilen lang, im October 1839 eröffnet.

3. Neapel-Castellamare, am 17. Mai 1840 bis Favorite eröffnet. Sie berührt, bei einer Länge von 4 deutschen Meilen Portici, Torre del Greco und Torre Annunziata und kostet gegen 2 Mill. Ducati (ca. 3,333,000 fl.) Monatlich werden etwa 100,000 Personen befördert (täglich 8 mal). Die Preise sind: 50, 35, 25 grani.

B. Im Bau begriffene Bahnen.

1. Mailand-Venedig über Treuiglid, Chiari, Brescia, den Mincid, Verona, Vicenza, Padua und Mestre, 36 Meilen lang. Sie ist, nebst den $2\frac{1}{2}$ Meilen langen Zweigbahn von Treviglio nach Bergamo, zu 13,523,000 ℔ veranschlagt und soll spätestens 1850 fertig sein. Unter den großen Brückenbauten ist der schwierigste die fast $\frac{1}{2}$ Meile lange und aus 252 Bogen bestehende Brücke über die Lagunen, (von Venedig nach Mestre), welche zugleich als Wasser-

leitung dienen soll. Am 12. Decbr. 1842 wurde die Strecke von Padua bis Morignano (20 ital. Miglien) eröffnet und in einer Stunde befahren.

2. Florenz=Livorno, über Pisa, 12 M. lang und zu 3,000,000 ₰ (5,000,000 fl.) veranschlagt, mit 13 Brücken, 9 Viaducten und 2 Tunnels.

C. Projectirte Bahnen.

1. Monza=Bergamo, 5 M., 1,400,000 ₰.
2. Mailand=Como, 5¼ M., 2,187,000 ₰.
3. Mailand=Cremona, 11 M., 2,500,000 ₰.
4. Triest=Mailand.
5. Die im Königreich Sardinien projectirten Bahnen sollen auf Staatskosten unternommen werden.

VII. Polen.

Warschau=Ferdinands=Nordbahn.

Sie hat eine Länge von 43 Meilen und führt von Warschau über Grozisk a, Skierniewice, Rawa, Tomaszow, Petrikau, Rademsk, Czenstochau, Zarski, Dombrowa, nach

dem in die Weichsel mündenden Flusse Przemska und Oswieczin, wo sie mit der Breslau-Oberschlesischen und Kaiser Ferdinands Nordbahn zusammentreffen soll. Das Anlagecapital beträgt angeblich nur 3,500,000 ℔ und sind die Zinsen zu 4 pCt. vom Staate garantirt. Im Jahre 1841 waren bereits 30 Meilen Unterband fertig; die ganze Bahn sollte 1842 vollendet sein, ist jedoch sehr ins Stocken gerathen. Eine Verbindung mit Krakau ist projectirt.

VIII. Rußland.

A. Fertige Bahn.

St. Petersburg-Zarskojeselo-Pawlowsk, 4 Meilen lang, im Jahre 1838 eröffnet, kostete 5,031,667 Rubel. Dividende im Jahre 1841: 4 pCt.

B. Im Bau begriffene Bahn.

Libau-Georgenburg (Canal von Augustowa)-Kowno, 45 Ml. lang, zu 17,600,000 ℔ veranschlagt. Sie soll mit der Warschau-Ferdinands-Nordbahn verbunden werden.

C. Projectirte Bahnen.

St. Petersburg-Moskau, über Twer, mit Zweigbahn nach Ribinsk.

Moskau-Colomna.

Moskau-Nischnei-Nowgorod.

IX. Spanien.

Der Banquier Aguado ließ i. J. 1841, in Uebereinstimmung mit der Regierung, eine etwa 3½ Meilen lange Eisenbahn, die erste in Spanien, von Sama nach Gijon, 2000 Fuß über dem Meere, bauen.

X. Ungarn.

Im Bau begriffene und theilweise bereits 1840 mit Pferdekraft eröffnet, ist eine Bahn von Presburg über St. Georgen, Bösing und Modern nach Tysnau, 6 Meilen lang, und circa 450,000 ℔ kostend. Wegen der projectirten Eisenbahnverbindung zwischen Presburg und Wien

vergleiche man oben S. 42, die Wien-Presburger und die Wien-Gloggnitzer-Bahn. Die zwischen Presburg und Pesth projectirte Central-Eisenbahn über Waizen ist mit ihren 30 Meilen Flügelbahnen nach Solnok und Komorn auf 70 Meilen berechnet, und soll nicht mehr als 7,000,000 ₰ kosten. Eine Verlängerung von Pesth über Debreczin (60 Meilen) nach Großwardein und nach Arad ist gleichfalls im Projecte.

XI. Amerika.

In den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika ist das Eisenbahn-System gegenwärtig in 24 Einzelstaaten eingeführt, und die Zahl der entweder vollendeten, oder im Bau begriffenen Bahnen beträgt 176, wovon nur 16 auf Kosten der Staatsregierungen, die übrigen von 160 Corporationen, mit oder ohne Unterstützung der Regierungen, ausgeführt sind. Im Jahre 1826 ward die erste Bewilligung zur Anlegung einer Eisenbahn ertheilt, und im folgenden Jahre die erste (die Quincy-Bahn, im Staate Massachusets, 4 engl. Meilen lang,) ausgeführt. Die Gesammtlänge der ganz oder theilweise vollendeten

Eisenbahnen betrug i. J. 1841 in den Vereinigten Staaten (nach dem Athenäum) 7000 engl. (1400 deutsche) Meilen, und die Gesammtlänge aller bis dahin gebaueten oder noch projectirten 9376 engl. Meilen. Die längste Eisenbahn-Verbindung in Nord-Amerrka und zugleich in der ganzen Welt, geht von Providence in New-Hampshire bis Pensacola in Florida. Sie beträgt in directer Linie 1200, und in indirecter Linie 1600 engl. Meilen, welche, inclusive der Dampfboot-Verbindung, in etwa 100 Stunden zurückgelegt werden. — Die Baukosten sind pro engl. Meile einfache Bahn = 20,000 Dollars, oder nach And. 4500 £; die Fahrpreise sind pro Meile 5 Cent., also 4 mal so hoch, wie (früher) in Belgien; die Geschwindigkeit ist: 12—15 engl. Meilen in der Stunde. Ertrag sämmtlicher Bahnen ist durchschnittlich 7 pCt. der Anlagekosten.

XII. Zusammenstellung.

	Fertige oder im Bau begriffene Bahnen. Meilen.	Projectirte Bahnen. Meilen.
1) Großbritannien..........	550	?
2) Deutschland............	409	550
3) Frankreich........ ...	160	412
4) Belgien..............	86	20
5) Italien....	56	21
6) Rußland..............	49	?
7) Polen.	43	—
8) Holland..............	28	15
9) Ungarn	6	97
10) Spanien	$3\frac{1}{2}$	—
	$1390\frac{1}{2}$	1115
11) Nord=Amerika.	750	1400
	$2140\frac{1}{2}$	2515

Längenmaaße.

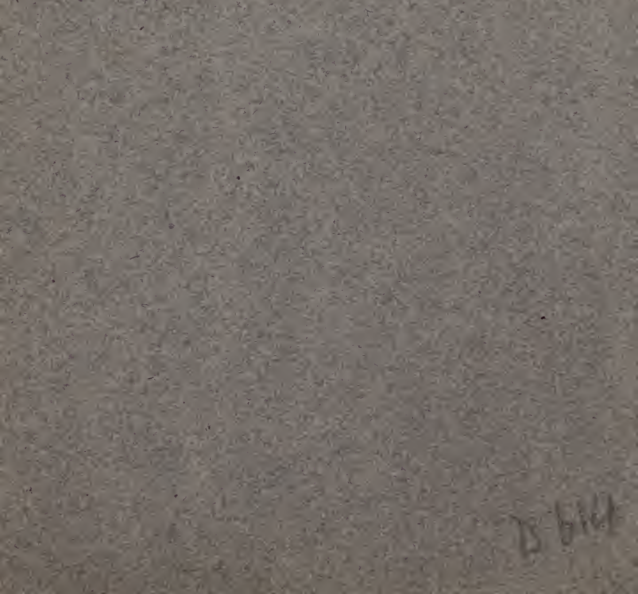
1 Preuß. Meile = 24,000 Fuß Preuß. oder Rhein.
1 Deutsche " = 23,605 " "
1 Oesterr. " = 29,927 " " od. 24,000 F. Oesterr.
1 Franz. Lieue = 14,161 " "
1 " Mêtre = 2 " "
1 Engl. Meile = 5130 " "
1 " Yard = 3 " "

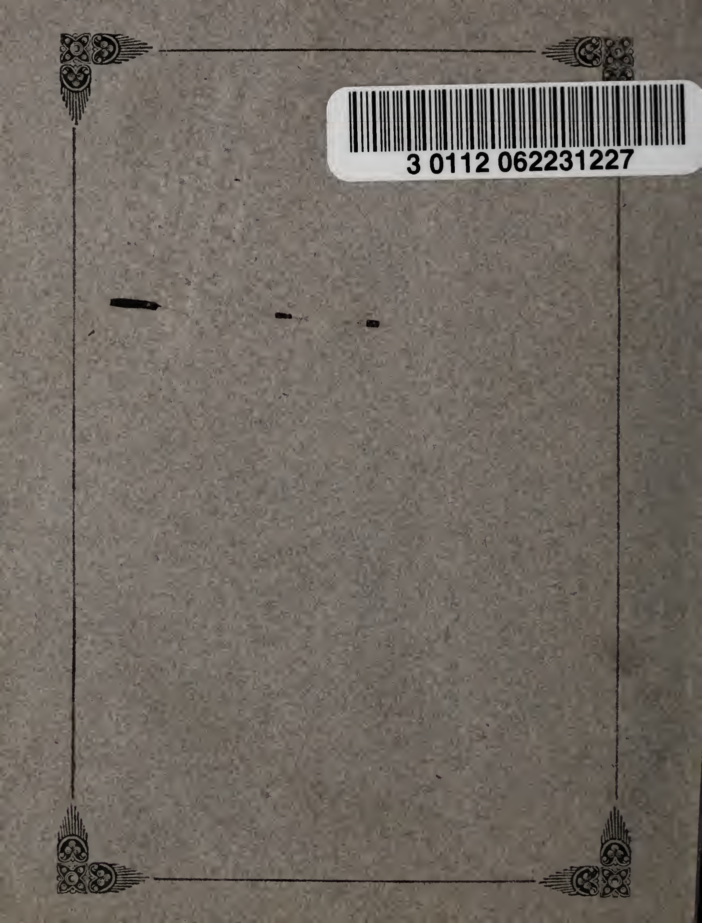
Geldreductionen.

Preußen u. Sachsen.	1 ℛ = 30 Sgr.(Ngr.)	Rhein.	1 Fl. = 60 Kr.	Oesterreich.	1 Fl. = 60 Kr.	Früher Sachsen.	1 ℛ = 24 Gr.	Frankreich.	1 Fr. = 100 Cent.	England.	1 Pfd. Sterl. = 20 Schill. = 240 Pence.	
Rthlr.	Sgr.	Fl.	Kr.	Fl.	Kr.	Rthlr.	gGr.	Fr.	Cent.	Pfd.	Schl.	P.
—	1	—	$3\frac{1}{2}$	—	3	—	$\frac{16}{21}$	—	13	—	—	$1\frac{1}{6}$
—	2	—	7	—	6	—	$1\frac{11}{21}$	—	25	—	—	$2\frac{1}{3}$
—	3	—	$10\frac{1}{2}$	—	9	—	$2\frac{6}{21}$	—	38	—	—	$3\frac{1}{2}$
—	4	—	14	—	12	—	$3\frac{1}{21}$	—	50	—	—	$4\frac{2}{3}$
—	5	—	$17\frac{1}{2}$	—	15	—	$3\frac{17}{21}$	—	63	—	—	$5\frac{5}{6}$
—	6	—	21	—	18	—	$4\frac{12}{21}$	—	76	—	—	7
—	7	—	$24\frac{1}{2}$	—	21	—	$5\frac{7}{21}$	—	88	—	—	$8\frac{1}{6}$
—	8	—	28	—	24	—	$6\frac{2}{21}$	1	1	—	—	$9\frac{1}{3}$
—	9	—	$31\frac{1}{2}$	—	27	—	$6\frac{18}{21}$	1	13	—	—	$10\frac{1}{2}$
—	10	—	35	—	30	—	$7\frac{13}{21}$	1	26	—	—	$11\frac{2}{3}$
—	20	1	10	1	—	—	$15\frac{5}{21}$	2	52	—	1	$11\frac{1}{3}$
1	—	1	45	1	30	—	$22\frac{6}{7}$	3	78	—	2	11
2	—	3	30	3	—	1	$21\frac{5}{7}$	7	56	—	5	10
3	—	5	15	4	30	2	$20\frac{4}{7}$	11	34	—	8	9
4	—	7	—	6	—	3	$19\frac{5}{7}$	15	12	—	11	8
5	—	8	45	7	30	4	$18\frac{2}{7}$	18	90	—	14	7
6	—	10	30	9	—	5	$17\frac{1}{7}$	22	68	—	17	6
7	—	12	15	10	30	6	16	26	46	1	—	5
8	—	14	—	12	—	7	$14\frac{6}{7}$	30	24	1	3	4
9	—	15	45	13	30	8	$13\frac{5}{7}$	34	2	1	6	3
10	—	17	30	15	—	9	$12\frac{4}{7}$	37	80	1	9	2

1 Rthl. Pr. = $41\frac{1}{2}$ Sch. N$\frac{2}{3}$ = 2 ℳ Bco. = 40 Sch. Hamb. Cour.
1 Rubel = $12\frac{1}{2}$ Sgr.

Gedruckt bei Hartwig & Müller.




3 0112 062231227